

Beschlussvorlage		Drucksachen-Nr.: <b>X/2023/072</b>
<b>Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV</b>	öffentlich	<b>20.06.2023</b>
<b>Kreisausschuss</b>	nicht öffentlich	<b>27.06.2023</b>
<b>Kreistag</b>	öffentlich	<b>28.06.2023</b>

Tagesordnungspunkt  
**Ergänzung des Nahverkehrsplanes 2020**

**Beschlussvorschlag:**

**Der Ergänzung des Nahverkehrsplanes 2018 – Novellierung 2020 – wird zugestimmt.**

**Sach- und Rechtslage:**

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreis Aurich wurde in **2018** erstellt und dem Land Niedersachsen bzw. der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) vorgelegt. In **2020** erfolgte eine Novellierung des bestehenden NVP aufgrund der umfangreichen ITF-Planung. Dieser Plan wurde ebenfalls der LNVG im Januar 2021 vorgelegt.

Im April **2021** erfolgten mit Wirkung zum 1. August 2021 Anpassungen bzw. Norm-Ergänzungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hinsichtlich der Regelung von flexiblen Bedienformen, die vormals in der Regel über § 2 Abs. 6 PBefG in Verbindung mit § 42 PBefG bzw. §§ 48, 49 PBefG genehmigt wurden (z.B. Rufbus). Der Aufgabenträger Landkreis Aurich soll Art und Umfang der neuen Verkehrsformen im Rahmen der Nahverkehrsplanung definieren und Vorgaben machen. Die Notwendigkeit auch diese Verkehre in die Nahverkehrsplanung im Landkreis Aurich zu integrieren zeigt der momentan im Rahmen einer einstweiligen Erlaubnis gemäß § 20 PBefG beantragte „Ride-Pooling-Verkehr“ auf Norderney.

Daneben soll die Linie 470 (Wiesmoor – Augustfehn) im Kapitel 3.3.2 Zielkonzept hinzugefügt werden.

Die notwendigen Änderungen sollen nun als Ergänzungsbeschluss zum aktuellen NVP aufgenommen werden.

**Die Änderungen im Folgenden im Detail:**

**Kapitel 3.2.3 Umsetzung der Linienbündelung im LK Aurich**

**Linienbündel „Norderney“ 1 / 2 / 3:**

Die Linienbündel umfassen die Linien 1-8 (Umfang Bestand ca. 86.700 Fahr-



plan-km pro Jahr für die Linien 1-3 zzgl. Umfang der Linien 4-8) und einen Linienbedarfsverkehr „Moovev“ (Stand Mai 2023: genehmigt im Rahmen einer einstweiligen Erlaubnis bis 27.09.2023).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km pa. Hochrechnung
1	Norderney, Weststrand	Norderney, Hafen	31.08.2028	AUR	AUR	25.731
2	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Hafen	31.08.2028	AUR	AUR	21.891
3	Norderney, Haus Klipper	Norderney, Hafen	31.08.2028	AUR	AUR	39.051
4	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Oase	31.08.2028	AUR	AUR	k.A.
5	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Weiße Düne	31.08.2028	AUR	AUR	k.A.
6	Norderney, Rosengarten	Norderney, Weiße Düne	31.08.2028	AUR	AUR	k.A.
7	Norderney	Norderney	31.08.2028	AUR	AUR	k.A.
8	Norderney, Rosengarten	Norderney, Rosengarten	31.08.2025	AUR	AUR	k.A.

Tabelle: T - 40, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel "Norderney" Harmonisierungsdatum des Linienbündels "Norderney" ist der 31.08.2028

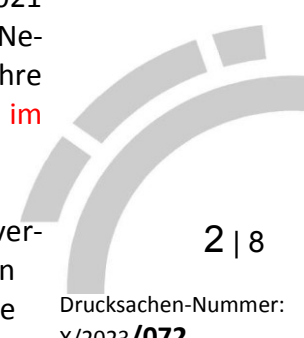
### Kapitel 3.3.2 Zielkonzept

Die Linie 470 Wiesmoor – Remels – Augustfehn wird hier ergänzend aufgenommen, da sie im Rahmen des Gültigkeitszeitraumes des „9-Euro-Tickets“ im Sommer 2022 testweise vertaktet wurde (2-h-Takt von Montag bis Samstag) und dabei eine zunehmende Fahrgastnachfrage aufwies. Bislang war sie der Bedienungsebene 3 (BE3) – dem Schülerverkehr – zugeordnet und verkehrt bislang von Wiesmoor über Uplengen bis Jübberde. Die Linie soll künftig eine Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor, der Gemeinde Uplengen und Augustfehn herstellen. In Augustfehn, Bahnhof besteht die Verknüpfung mit dem SPNV (RE1/IC). Hinsichtlich der Umsetzung/Weiterentwicklung des ITF-Konzeptes soll die Linie 470 in Verbindung mit den Linien 460 und 470 überplant werden. Sie ist dem Linienbündel „Großfehn & Wiesmoor“ zugeordnet.

### Kapitel 3.3.2.7 Flexible Bedienformen im Zielkonzept

Nach heutigem Recht sind allein die Unternehmen des Eisenbahn-, Straßenbahn und Kraftfahrzeug-Linienverkehrs und des neuen „gebündelten Bedarfsverkehrs“ dazu berechtigt, mehrere voneinander unabhängige Fahrgäste mit ihrem Fahrzeug gleichzeitig zu befördern (Sammelbeförderung oder „Pooling“). Das Sammeln voneinander unabhängiger Fahrgäste ist Unternehmen des Taxi- und Mietwagenverkehrs hingegen verboten. In der Novelle des PBefG vom April 2021 wurden die Angebote flexibler Bedienformen in zwei Kategorien unterteilt: Neben den Linienbedarfsverkehren (§ 44 PBefG) sind gebündelte Bedarfsverkehre vorgesehen (§ 50 PBefG), wobei das „Poolen“ entgegen der Formulierung im Gesetzestext bei beiden Verkehrsarten vorgesehen ist.

Im Unterschied zum herkömmlichen Linienverkehr fährt der Linienbedarfsverkehr auf vorherige Bestellung und ohne festen Linienweg. Dies kann Anbietern ermöglichen, bedarfs-, nutzerorientiert und gezielt auf bestehender Nachfrage



Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen ÖPNV anzubieten. Hiervon profitieren besonders bislang schwach ausgelastete Linien, die ggf. wegfallen könnten. Der Linienbedarfsverkehr ist gesetzlich weiterhin der Verkehrsart Linienverkehr zugeordnet. Somit gelten weiterhin die entsprechenden Rechte und Pflichten (insb. umfassende Barrierefreiheit). Gemäß § 44 S. 3 PBefG können gegenüber dem Linienverkehr-Tarif Zuschläge erhoben werden. Vom Linienbedarfsverkehr sind die „Gebündelten Bedarfsverkehre“ gemäß § 50 PBefG zu unterscheiden. Diese werden als Teil des Gelegenheitsverkehrs gesehen. Somit gelten für sie nicht die Rechte und Pflichten des Linienverkehrs und des Linienbedarfsverkehrs. Konzepte der Personenbeförderung auf Basis digitaler Mobilitätsplattformen in Kombination mit echtzeitdisponierten Pkw-Sammelfahrdiensten, die nicht die wesentlichen Anforderungen an Kraftfahrzeug-Linienverkehre erfüllen, sind ab dem 1. August 2021 nach § 50a PBefG regelungsfähig und eine auf maximal fünf Jahre befristete Genehmigung möglich, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dem nicht entgegenstehen. Dadurch haben Landkreise und kreisfreie Städte bei dieser neuen Verkehrsform maßgeblich die Möglichkeit, die Ausgestaltung vor Ort zu steuern.

Für alle Angebote flexibler Bedienung – innerhalb wie außerhalb des ÖPNV – ist nach den Vorgaben des PBefG im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu prüfen, inwieweit diese den öffentlichen Verkehrsinteressen entsprechen bzw. widersprechen. Öffentliche Verkehrsinteressen bestimmen sich einerseits gemäß den expliziten Vorgaben des PBefG nach den Wirkungen dieser Verkehre in Bezug auf die Vereinbarkeit mit den Angeboten im ÖPNV sowie auf den Erhalt der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes. Andererseits wird die Bewertung des öffentlichen Verkehrsinteresses durch landesgesetzlich vorgegebene sowie in entsprechenden Planwerken beschlossenen Vorgaben zur Ausgestaltung des Verkehrssystems charakterisiert. Dabei ist die Daseinsvorsorge im ÖPNV für die kommunale Mobilitätssicherung der Bevölkerung zu beachten. (hier gemeint: Sozialstaatsprinzip, Teilhabe, Barrierefreiheit, Umweltschutz, Vorgaben zum Klimaschutz aus dem Pariser Klimaschutzübereinkommen). Belastbare Erkenntnisse zu den Marktwirkungen dieser Fahrtangebote liegen noch nicht vor. Als vorläufiges Fazit kann festgestellt werden, dass die Möglichkeiten neuer digitaler Bedarfsverkehre sowohl Chancen als auch Risiken für einen zukünftigen ÖPNV bieten. Chancen im Sinne einer verbesserten Raumverträglichkeit lassen sich realisieren, wenn die Angebote Fahrten mit dem eigenen PKW ersetzen und dabei durch Bündelung mehrerer Fahrgäste in einer Fahrt einen höheren Besetzungsgrad erzielen. Des Weiteren eröffnen sich Mobilitätschancen für Personen, die kein eigenes Auto besitzen und die anderenfalls ihre Mobilitätswünsche nicht realisieren könnten, weil das ÖPNV-Angebot nicht dem Bedarf entspricht und die Fahrt mit einem Taxi wegen der damit verbundenen Kosten nicht in Frage kommt. Risiken der neuen Angebote sind in Bezug auf die von diesen Verkehren betroffenen Schutzgüter zu auditieren. Zu bewerten sind insbesondere die Auswirkungen auf die Mobilitätssicherung der Bevölkerung, die Leistungsfähigkeit und Effizienz des bestehenden Verkehrssystems, die Wirtschaftlichkeit von Taxi und ÖPNV sowie die Auswirkung der Verkehre auf Klimaschutz, Umweltschutz, Gesundheit und Verkehrssicherheit. Hier geht es also u. a. darum, weitere Belastungen durch motorisierten Mehrverkehr und überfüllte Straßen soweit wie

möglich zu vermeiden und zugleich möglichst viele Verkehrsteilnehmer in Fahrzeugen zu sammeln, die den Klima-, Umwelt- und Gesundheitszielen Rechnung tragen.

Für die Ausgestaltung von gebündelten Bedarfsverkehren stehen dem Landkreis Aurich verschiedene Möglichkeiten offen, die sich aus § 50 PBefG ergeben. Unter Kapitel "3.3.2.7.1 Rahmenbedingungen bedarfsgesteuerter Angebote im Landkreis Aurich" werden diesbezüglich verbindliche Vorgaben gemacht.

### **3.3.7.1 Rahmenbedingungen bedarfsgesteuerter Angebote im Landkreis Aurich**

Im Zuge der zunehmenden Diversifizierung und Anbietervielfalt im Bereich der öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel über den ÖPNV und den Taxiverkehr hinaus durch neue Angebote, wie beispielsweise Fahrradverleihsysteme oder Car-sharing- und Ridesharing-Angebote, ist die tarifliche und räumliche Integration und intermodale Verknüpfung dieser Angebote eine besondere Herausforderung.

Dem Landkreis ist es wichtig, dass zukünftig bedarfsgesteuerte Angebote im Landkreis dem gewünschten Zielkonzept entsprechen und somit im ITF-Plan integriert sind. Dementsprechend sollen bedarfsgesteuerte Angebote weitgehend über § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehre beantragt und den jeweiligen Linienbündeln mit den entsprechenden Harmonisierungszeitpunkten zugeordnet werden. Somit gelten Linienbedarfsverkehre weiterhin als Linienverkehre gemäß § 42 PBefG, so dass auch ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung kommen. Im Linienbedarfsverkehr können Zusatzgebühren für Beförderungen ausschließlich gemäß den Bestimmungen von Satz 2 erhoben werden.

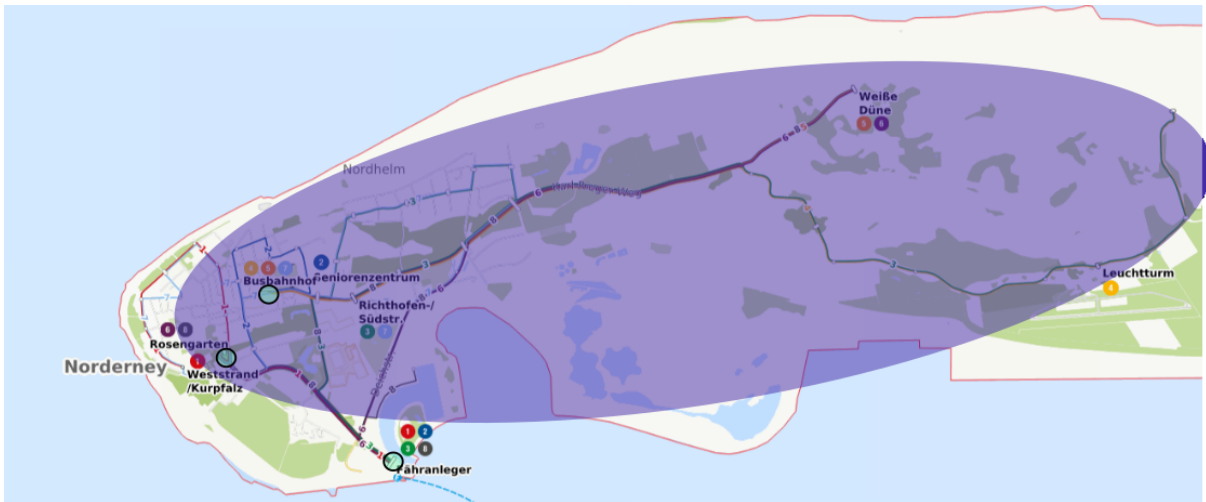
Für die Linienbedarfsverkehre werden folgende Vorgaben festgelegt:

- a) ~~Als Tarif wird der VEJ-Tarif im Landkreis Aurich vorgegeben. Auf der Insel Norderney werden die dortigen Haustarife der Verkehrsunternehmen vorgegeben.~~  
Im Gebiet des LK Aurich kommt grundsätzlich der VEJ-Tarif zur Anwendung. Auf der Insel Norderney können davon abweichend und längstens bis zum Harmonisierungsdatum des Linienbündels Norderney (31.08.2028) die aktuellen Haustarife der beiden dort zuständigen Verkehrsunternehmer Omnibusverkehr Fischer und Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH als Basis mitsamt den beiden Tarifzonen zur Anwendung gelangen.
- b) ~~Der Richtpreis der Beförderungsentgelte orientiert sich an den jeweils anzuwendenden Tarifen. Im Normalfall wird ein Zuschlag von 100% erhoben. Eine genaue Festlegung hierzu wird im Einzelfall gemeinsam mit dem Aufgabenträger beschlossen, um den örtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen.~~

Der Richtpreis der Beförderungsentgelte orientiert sich an den jeweils anzuwendenden Tarifen. Für Verkehre innerhalb des Verkehrsbereiches VEJ wird ein Zuschlag von bis zu 100 % auf die betreffende Einzelkarte der jeweiligen Tarifstufe erhoben. Für die Insel Norderney gelten vergleichend die VEJ-Tarifstufen 1 und 2 als Basis für die Tarifzonen 1 und 2 von Norderney, was im Höchstfall zu einem regulären Ticketpreis von 5,00 € (Tarifzone 1) und 6,00 € (Tarifzone 2) führt.

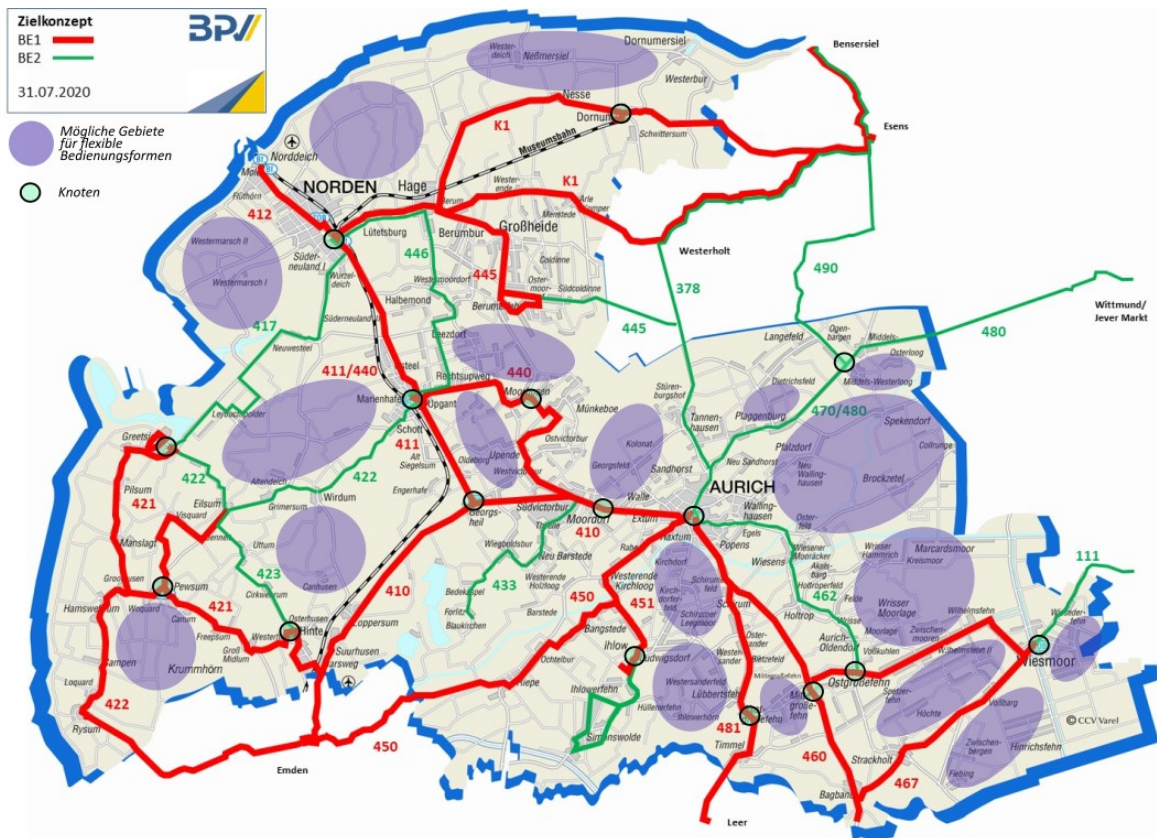
- c) Die Beförderung wird ausschließlich innerhalb der markierten Potenzialgebieten (vgl. Übersicht 1 und 2) als auch bis zu den nächstgelegenen festgelegten Knotenpunkten für bedarfsorientierte Angebote (vgl. Übersicht 1 und 2) erfolgen, so dass eine angemessene Einbindung in das Netz des ÖPNV stattfindet. Weitere mögliche Gebiete können **Verkehrsunternehmen und die jeweiligen Kommunen** gemeinsam mit dem Aufgabenträger abstimmen. Eine Konkurrenz zu bestehenden Linienverkehren darf nicht stattfinden. Verkehre auf gleichen Relationen müssen zeitlich voneinander getrennt werden (Taktlücken schließen, Fahrten in den Morgen- und Abendstunden auffüllen).
- d) Es gelten die generellen Qualitätsmindeststandards für Fahrer und Kundenservice, so wie sie auch in der Vorabbekanntmachung bzw. möglichen späteren Vergabe wiedergegeben wurden.
- e) Die für den ÖPNV geltenden Anforderungen an die Barrierefreiheit müssen erfüllt werden. Hierfür müssen 25 % der Fahrzeugflotte aus barrierefreien Fahrzeugen vorzuhalten sein. Unabhängig von der eingesetzten Flottengröße muss mindestens ein barrierefreies Fahrzeug vorzuhalten sein (§ 64c Abs. 2 PBefG). Der Zugriff auf die Linienbedarfsverkehre muss generell auch telefonisch möglich sein.
- f) Die verbindliche Betriebspflicht gilt, die auch die Qualitäts- und Umweltstandards des ÖPNV, einschließlich der Emissionsstandards (§ 64b PBefG), umfasst.





- Mögliche Gebiete für flexible Bedienungsformen
- Knoten

Übersicht 1: Karte mit dem vorgegebenen Einsatzgebiet Stadt/Insel Norderney



Übersicht 2: Karte mit dem vorgegebenen Einsatzgebiet Landkreis Aurich

Den Abbildungen sind die möglichen Potenzialgebiete zu entnehmen. Über-

wiegend handelt es sich um Bereiche mit eher geringer Siedlungsdichte. Diese Gebiete werden sowohl für den gebündelten Bedarfsverkehr als auch gebündelten Linienverkehr festgelegt.

Für den Landkreis Aurich ist entscheidend, dass die Novellierung des PBefG nicht dazu führt, dass künftig undifferenzierte neue Angebote zugelassen werden. Daher werden, grundlegend unterstützt durch § 50 PBefG Abs. 4, folgende Vorgaben gemacht:

Gebündelte Bedarfsverkehre können generell als integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebots dann als dauerhaftes Angebot genehmigt werden, wenn:

- a) ~~als Tarif der VEJ Tarif im Landkreis Aurich angewendet wird bzw. auf der Insel Norderney die dortigen Haustarife der Verkehrsunternehmen angewendet werden.~~ **grundsätzlich im Gebiet des LK Aurich der VEJ-Tarif zur Anwendung kommt. Auf der Insel Norderney können davon abweichend und längstens bis zum Harmonisierungsdatum des Linienbündels Norderney (31.08.2028) die aktuellen Haustarife der beiden dort zuständigen Verkehrsunternehmer Omnibusverkehr Fischer und Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH als Basis mitsamt den beiden Tarifzonen zur Anwendung gelangen.**
- a) Beförderungsentgelte erhoben werden, dessen Grundtarif mindestens das 3-fache höher ist als der ÖPNV-Tarif, welcher zur Anwendung kommt (Festlegung gemäß § 51a Absatz 2 PBefG).
- b) die Beförderung ausschließlich in Potenzialgebieten (vgl. Übersicht 1 und 2) bis zu festgelegten Knotenpunkten für bedarfsorientierte Angebote (vgl. Übersicht 1 und 2) erfolgt und somit eine angemessene Einbindung in das Netz des ÖPNV stattfindet (Zubringerfunktion) und das Fahrgastpotenzial bereits vorhandener ÖPNV-Verbindungen allenfalls unwesentlich beeinträchtigt wird. Eine Konkurrenz zu bestehenden Linienverkehren darf nicht stattfinden.
- c) die Bündelungsquote<sup>1</sup> 3 eingehalten wird, um die Verkehrseffizienz sicherzustellen (gemäß §50 Abs.3 PBefG).
- d) die gebündelten Bedarfsverkehre nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehren (§ 50 Abs. 1 PBefG).
- e) die für den ÖPNV geltenden Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden. Hierfür müssen mindestens 25% der Fahrzeugflotte aus barrierefreien Fahrzeugen vorzuhalten sein. Unabhängig von der eingesetzten Flottengröße muss mindestens ein barrierefreies Fahrzeug vorzuhalten

---

<sup>1</sup> Die Berechnung der Bündelungsquote erfolgt nach bundeseinheitlicher Methodik. So bemisst sich die Beförderungsleistung anhand der Personenkilometer (PKM)/Fahrzeugkilometer. Für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des ausgewiesenen Gebietes des Landkreises Aurich zu erreichen ist, wurde die Bündelungsquote von 3 für den gebündelten Bedarfsverkehr festgelegt.

sein (§ 64c Abs. 2 PBefG). Der Zugriff auf die Linienbedarfsverkehre muss generell auch telefonisch möglich sein.

- f) die Beschäftigten in Anlehnung der drei repräsentativen Tarifverträge entlohnt werden. Eine dauerhafte ausreichende Fahreranzahl für den stattfindenden Betrieb ist sicherzustellen.
- g) Die verbindliche Betriebspflicht gilt, die auch die Qualitäts- und Umweltstandards des ÖPNV, einschließlich der Emissionsstandards (§ 64b PBefG), umfasst.

Durch ein geeignetes Monitoring ist dafür zu sorgen, dass die Auswirkungen der gebündelten Bedarfsverkehre in Bezug auf die öffentlichen Verkehrsinteressen so früh wie möglich erkannt werden können.

<b>Erstellungsdatum:</b> <b>21.06.2023</b>	<b>Unterschrift</b> <b>In Vertretung</b> <b>gez. Smolinski</b>
---	--