

Nahverkehrsplan Landkreis Aurich 2026–2030

Ein umfassender Plan zur Verbesserung der Nahverkehrsservices und Mobilität im Landkreis Aurich bis 2030.

Nahverkehrsplan Landkreis Aurich 2026–2030: Ziele und Bedeutung

In dieser Präsentation wird der Nahverkehrsplan für den Landkreis Aurich für die Jahre 2026 bis 2030 vorgestellt. Es werden die zentralen Ziele, die rechtlichen Grundlagen sowie die Bedeutung dieses Plans für die Mobilität und die Lebensqualität der Bürger erläutert.





Warum ist ein Nahverkehrsplan wichtig?

Gesetzliche Pflicht

Gemäß §8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist die Erstellung eines Nahverkehrsplans rechtlich vorgeschrieben, um eine flächendeckende und bedarfsgerechte Verkehrsversorgung sicherzustellen. Fortschreibung alle fünf Jahre



Steuerungsinstrument für den ÖPNV

Der Nahverkehrsplan ist ein strategisches Werkzeug der Aufgabenträger zur Steuerung und Planung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), das sicherstellt, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung erfüllt werden.





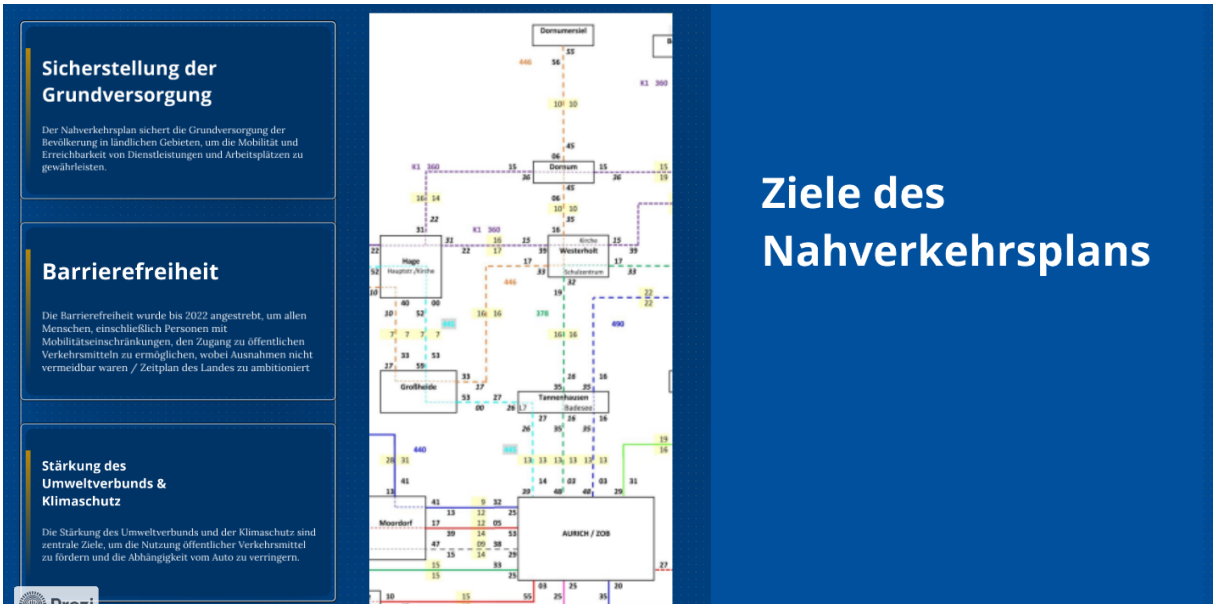
Grundlage für Fördergelder

Gem. § 7c Abs. 1 S. 2 NNVG die Gewährung der Finanzhilfe nach den §§ 7a und 7b NNVG nach dem 1.1.2020 erst erfolgt, wenn der Aufgabenträger seiner Verpflichtung zur Vorlage des NVP aus § 7c Abs. 1 S. 1 NNVG nachkommt.



EU-Verordnung 1370/2007 & Landesnahverkehrsgesetz Niedersachsen

Die EU-Verordnung 1370/2007 regelt die Vergabe von öffentlichen Verkehrsdiensten in der Europäischen Union. Sie zielt darauf ab, faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten. Das Landesnahverkehrsgesetz Niedersachsen ergänzt diese Regelungen auf Landesebene und berücksichtigt spezifische regionale Bedürfnisse.



Sicherstellung der Grundversorgung

Der Nahverkehrsplan sichert die Grundversorgung der Bevölkerung in ländlichen Gebieten, um die Mobilität und Erreichbarkeit von Dienstleistungen und Arbeitsplätzen zu gewährleisten.

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit wurde bis 2022 angestrebt, um allen Menschen, einschließlich Personen mit Mobilitätseinschränkungen, den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, wobei Ausnahmen nicht vermeidbar waren / Zeitplan des Landes zu ambitioniert

Stärkung des Umweltverbunds & Klimaschutz

Die Stärkung des Umweltverbunds und der Klimaschutz sind zentrale Ziele, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern und die Abhängigkeit vom Auto zu verringern.

Demografische Entwicklung und Pendlerströme im Landkreis Aurich

Wichtige Rahmenbedingungen für den Nahverkehrsplan 2026-2030.

2021



Erhebung der demografischen Daten zeigt einen Anstieg der älteren Bevölkerung im Landkreis Aurich.

2023

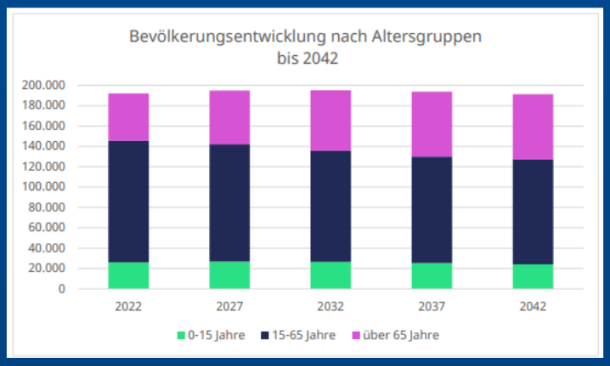


Analyse der Pendlerströme zeigt eine Zunahme der täglichen Arbeitswege von und nach Aurich.

2025

Anpassung des Nahverkehrs an die demografischen Veränderungen, Tourismus, Schulen u. Arbeitsplätze

2021



Erhebung der demografischen Daten zeigt einen Anstieg der älteren Bevölkerung im Landkreis Aurich.

2023

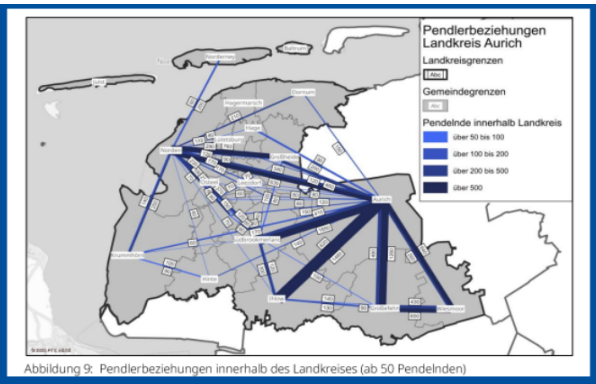


Abbildung 9: Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden)

Analyse der Pendlerströme zeigt eine Zunahme der täglichen Arbeitswege von und nach Aurich.

2025

Anpassung des Nahverkehrs an die demografischen Veränderungen, Tourismus, Schulen u. Arbeitsplätze

Zentrale Verkehrsachsen für optimale Erreichbarkeit / landesbedeutsame Linien

Das Grundnetz des ÖPNV sichert die Erreichbarkeit von zentralen Punkten und ist auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt. Es beinhaltet nicht nur wichtige Buslinien, sondern auch die Integration von Bahnverbindungen, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.

Verbindung zentraler Punkte

Die Hauptachsen des Busverkehrs sind strategisch so gelegt, dass sie bedeutende Wohngebiete, Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen verbinden. Dies fördert die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und reduziert den Individualverkehr.

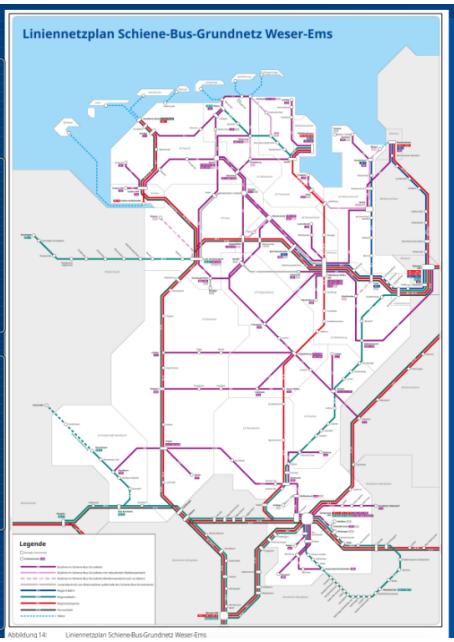


Abbildung 14: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

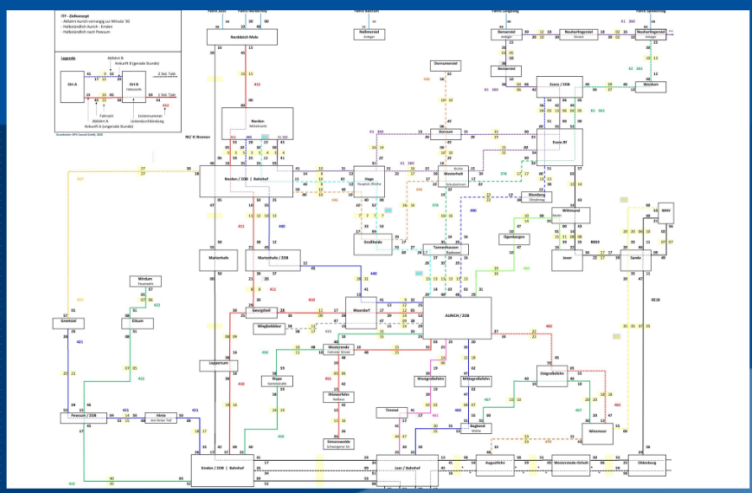
(Bus-Schiene) Grundnetz des ÖPNV,
- das Land erkennt seine Verantwortung!

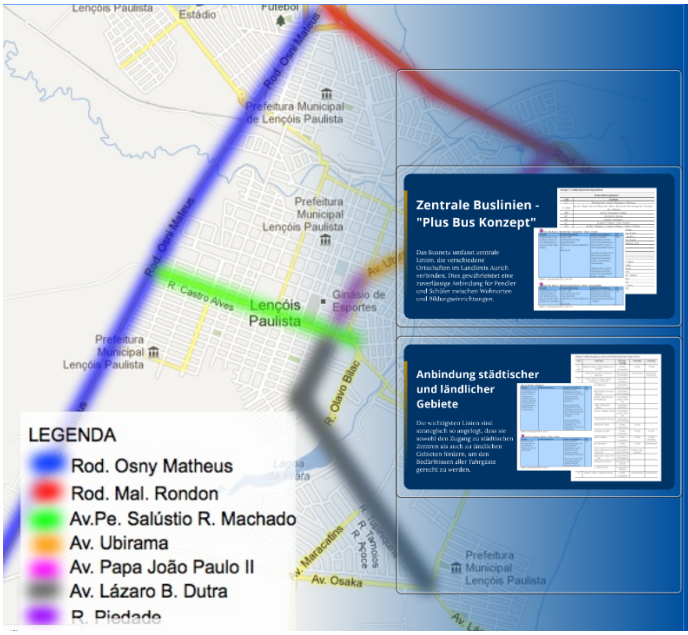
Zentrale Verkehrsachsen für optimale Erreichbarkeit / landesbedeutsame Linien

Das Grundnetz des ÖPNV sichert die Erreichbarkeit von zentralen Punkten und ist auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt. Es beinhaltet nicht nur wichtige Buslinien, sondern auch die Integration von Bahnverbindungen, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.

Taktabstimmung und Anschluss-Sicherung

Die Taktabstimmung zwischen Bus und Schiene sorgt dafür, dass Anschlüsse optimal gesichert sind. Ein gut abgestimmter Fahrplan reduziert Wartezeiten und verbessert die Gesamteffizienz des Verkehrsnetzes. Die Sicherung von Anschlüssen ist besonders wichtig, um die Attraktivität des Nahverkehrs zu erhöhen und die Nutzung zu fördern.





Wichtige Buslinien im Landkreis Aurich

Zentrale Buslinien - "Plus Bus Konzept"

Das Busnetz umfasst zentrale Linien, die verschiedene Ortschaften im Landkreis Aurich verbinden. Dies gewährleistet eine zuverlässige Anbindung für Pendler und Schüler zwischen Wohnorten und Bildungseinrichtungen.

Anlage 5: Zuordnung Bedienungsebenen

Linien Bedienungsebene 1	
Linie	**Laufweg**
111	Wilhelmshaven – Sande – Friedeburg – Wiesmoor
K 1 (360)	Norden – Hage – Dornum/Westerholt – Esens – Bensersiel – 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

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

Anbindung städtischer und ländlicher Gebiete

Die wichtigsten Linien sind strategisch so angelegt, dass sie sowohl den Zugang zu städtischen Zentren als auch zu ländlichen Gebieten fördern, um den Bedürfnissen aller Fahrgäste gerecht zu werden.

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)	-	-
	ver – Wittmund	Schulverkehr (7 Fahrtenpaare)	-	-
	ießmersiel/Dornumersiel – Dornum	Schulverkehr (7 Fahrtenpaare)	-	-
	eerhafe – Wiesedermeer – pel/Friedeburg	Schulverkehr (8 bzw. 5 Fahrten)	-	-
	- Hage – Westerholt – Esens	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
	Damsum – Holtgast – Esens	Schulverkehr (6 bzw. 7 Fahrten)	-	-
	– Dornumersiel – Dornum	Schulverkehr (2 Fahrtenpaare)	-	-
	- Westerholt - Esens	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
	Georgsheil- Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
	rgsheil – Norden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt (ab Mittag)
	den- Norddeich	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	6 Fahrtenpaare
	ddeich – Neßmersiel – Dornumersiel	Schulverkehr (7 bzw. 5 Fahrten)	Rufbus (2 Fahrtenpaare)	-
	lagermarsch – Hage – Norden	Schulverkehr (3 Fahrtenpaare)	-	-
	üderneuland – Norden	Schulverkehr (10 Fahrten)	-	-
	n – Westermarsch	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
417	Pewsum - Eilsum - Greetsiel - Norden	2h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare

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		Norddeich, Mole Verknüpfung mit dem Fährverkehr der Frisia AG zu den Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 411 bzw. Durchbindung nach Georgsheil (– Aurich/ – Emden) Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Küstenlinie K1 nach Esens – Bensersiel	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief 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		Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15, IC) Ri. Münster und dem Fernverkehr Ri. Rheinland Ergänzung mit Linie 422 zum halbstündlichen Angebot zwischen Pewsum und Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 421

Ergänzende Verkehre im ländlichen Raum

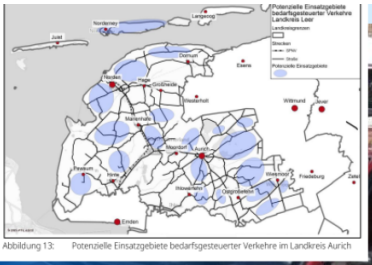


Abbildung 13: Potenzielle Einsatzgebiete bedarfsgesteuerter Verkehre im Landkreis Aurich



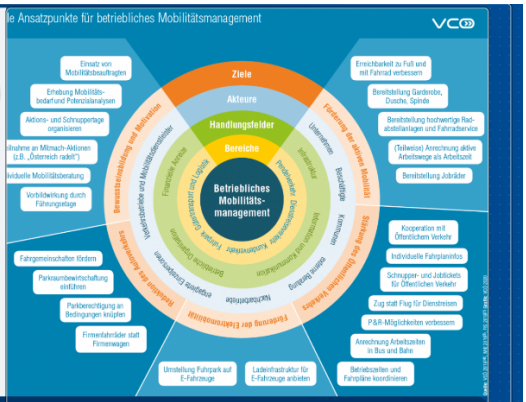
Bedarfsverkehre, wie Anruf-Sammeltaxis (AST) und alternative Linienverkehrsformen (ALT), sind mögliche Bedienformen für die Mobilität im ländlichen Raum. Diese flexiblen Verkehrsangebote ergänzen das reguläre Busnetz und tragen zur Verbesserung der Erreichbarkeit bei.

Geprüft werden sie aktuell in Aurich und in der Krummhörn!



Mobilitätsstationen

Die Integration des Radverkehrs und anderer ÖPNV Bedienformen wird angestrebt / Übergabesysteme



Mobilitätsmanagement

Die neue GVEJ wird übergeordnete Themen zentral bearbeiten (Ticketverkauf, Mobi - Apps, Marketing etc.)



Kommunale Mittel

Die Finanzierung des Nahverkehrs wird durch kommunale Mittel unterstützt, die direkt aus den Haushalten der Gemeinden stammen. Diese Mittel sind entscheidend für die Planung und Durchführung der Nahverkehrsangebote. u. a. für das Jugendticket

Zuschüsse von Land und Bund

Zuschüsse von Land und Bund spielen eine wesentliche Rolle in der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese Fördermittel sind notwendig, um Investitionen und Betriebskosten zu decken.

Einnahmen aus Fahrgeldern

Einnahmen aus Fahrgeldern sind eine wichtige Einnahmequelle für den Nahverkehr. Diese Gelder stammen aus Ticketverkäufen und tragen dazu bei, die Betriebskosten zu decken. Wichtig! - Einnahmen aus dem Deutschlandticket - hier leider Unsicherheit über 2026 hinaus!

Finanzierung des Nahverkehrs

Zuschüsse von Land und Bund

Zuschüsse von Land und Bund spielen eine wesentliche Rolle in der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese Fördermittel sind notwendig, um Investitionen und Betriebskosten zu decken.

Einnahmen aus Fahrgeldern

Einnahmen aus Fahrgeldern sind eine wichtige Einnahmequelle für den Nahverkehr. Diese Gelder stammen aus Ticketverkäufen und tragen dazu bei, die Betriebskosten zu decken. Wichtig ! - Einnahmen aus dem Deutschlandticket - hier leider Unsicherheit über 2026 hinaus!

Kommunale Mittel

Die Finanzierung des Nahverkehrs wird durch kommunale Mittel unterstützt, die direkt aus den Haushalten der Gemeinden stammen. Diese Mittel sind entscheidend für die Planung und Durchführung der Nahverkehrsangebote. u. a. für das Jugendticket

Finanzierung: Herausforderungen im Nahverkehr

Die Finanzierung des Nahverkehrs steht vor bedeutenden Herausforderungen. Insbesondere die steigenden Betriebskosten erfordern eine nachhaltige finanzielle Planung. Zudem sind Investitionen in Barrierefreiheit und Klimaschutz notwendig, um den Anforderungen der Gesellschaft gerecht zu werden und eine zukunftsfähige Mobilität zu gewährleisten.





Aufgabem der GVEJ

Einfaches Tarifsystem

Das Tarifsystem des Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ) ermöglicht eine einfache und transparente Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Es umfasst verschiedene Tarifzonen, die auf der Häufigkeit der Nutzung und Distanz basieren. - spätestens ab 2030 können wir eigene Tarife für den LK Aurich anbieten



Einheitliche Ticket- und Informationssysteme

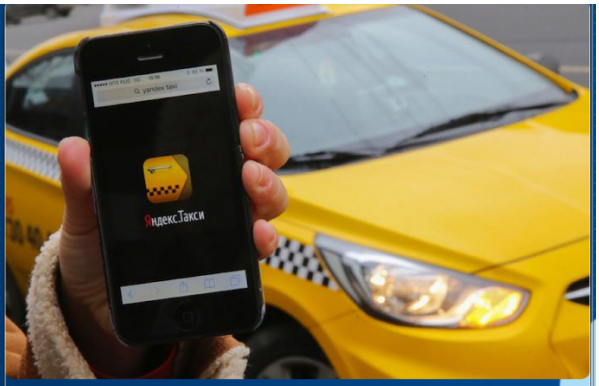
Die Ticket- und Informationssysteme sind einheitlich gestaltet, um den Fahrgästen einen schnellen Zugang zu Informationen und Tickets zu ermöglichen, sowohl an Haltestellen als auch über Mobile Apps.





Echtzeit-Fahrgastinformationen

Echtzeit-Fahrgastinformationen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Nutzererfahrung im öffentlichen Nahverkehr. Sie ermöglichen es Fahrgästen, genaue Abfahrtszeiten und Verspätungen jederzeit abzurufen, was die Planung ihrer Reisen erleichtert.



Barrierefreie Apps und Auskünfte

Barrierefreie Apps und Auskünfte sorgen dafür, dass alle Nutzer, einschließlich Menschen mit Behinderungen, einfach auf Informationen zugreifen können. Diese Technologien fördern die Inklusion und stellen sicher, dass niemand ausgeschlossen wird, wenn es um den Zugang zu Verkehrsangeboten geht.

Nachhaltigkeit im ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt eine entscheidende Rolle im Klimaschutz, indem er die CO2-Emissionen reduziert und den Individualverkehr verringert. Der Umstieg vom Auto zum Bus fördert nicht nur eine nachhaltige Mobilität, sondern entlastet auch die Städte von Verkehrsstaus und Luftverschmutzung.



Zukunftsperspektiven des Nahverkehrs

Die geplanten Entwicklungen im Nahverkehr bis 2035.

2025

Einführung von elektrischen Bussen im öffentlichen Nahverkehr zur Reduzierung von Emissionen.

20??

Implementierung alternativer Antriebstechnologien, wie Wasserstoff- oder Hybridbusse, zur Diversifizierung der Flotte.

20??

Stärkung der Regionalbahnen durch Investitionen in Infrastruktur und Anbindung an den Nahverkehr.

2025

Einführung von elektrischen Bussen im öffentlichen Nahverkehr zur Reduzierung von Emissionen.

20??

Implementierung alternativer Antriebstechnologien, wie Wasserstoff- oder Hybridbusse, zur Diversifizierung der Flotte.

Prezi

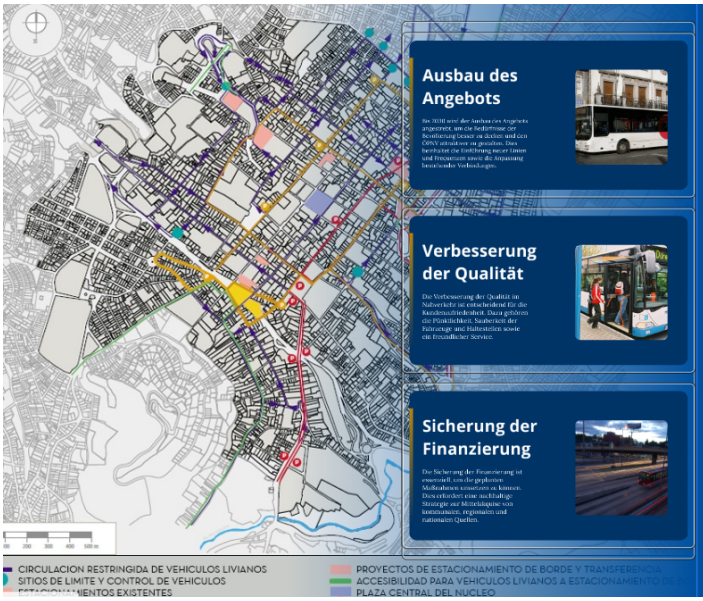
20??

Stärkung der Regionalbahnen durch Investitionen in Infrastruktur und Anbindung an den Nahverkehr.

Bürgerbeteiligung am Nahverkehrsplan



Die Bürgerbeteiligung spielt eine zentrale Rolle im Prozess der Entwicklung des Nahverkehrsplans. Kommunen, Schulen und Verbände sind aktiv in die Planung einbezogen, um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen. Feedback-Mechanismen ermöglichen es Bürgern, ihre Anregungen und Kritik zu äußern, wodurch eine transparente und partizipative Planung gefördert wird. ..aber der NVP ist diesmal nur eine Modifikation - 2018 / 2020 war der Systemwechsel



Fazit: Handlungsfelder bis 2030

Ausbau des Angebots

Bis 2030 wird der Ausbau des Angebots angestrebt, um die Bedürfnisse der Bevölkerung besser zu decken und den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Dies beinhaltet die Einführung neuer Linien und Frequenzen sowie die Anpassung bestehender Verbindungen.



Verbesserung der Qualität

Die Verbesserung der Qualität im Nahverkehr ist entscheidend für die Kundenzufriedenheit. Dazu gehören die Pünktlichkeit, Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen sowie ein freundlicher Service.



Sicherung der Finanzierung

Die Sicherung der Finanzierung ist essenziell, um die geplanten Maßnahmen umsetzen zu können. Dies erfordert eine nachhaltige Strategie zur Mittelakquise von kommunalen, regionalen und nationalen Quellen.



Linienbündelkonzept

Darstellung der Linienlaufzeiten

