



LANDKREIS
WITTMUND

Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund

2020 – 2024



Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Wittmund 2020 - 2024

Beschlossen vom

Kreistag des Landkreises Wittmund

am 17.12.2019

Herausgeber:

Landkreis Wittmund
-Der Landrat-
Am Markt 9
26409 Wittmund

Erarbeitet vom:

-Amt für zentrale Dienste und Finanzen-
Jens-Uwe Carstens
Lutz Niemann
Am Markt 9
26409 Wittmund

Vorwort Landrat Holger Heymann zum Nahverkehrsplan

Der Landkreis Wittmund legt hiermit erstmals einen Nahverkehrsplan (NVP) vor, der nicht nur den Status Quo beschreibt, sondern auch klare Aussagen zur weiteren Entwicklung aus Sicht von Kreisverwaltung und Kreispolitik enthält. Ausgangspunkt der folgenden Überlegungen ist das erklärte Ziel, das ÖPNV-Angebot für den Landkreis Wittmund bedarfsgerecht zu verbessern.

Die Verkehrsleistungen konzentrieren sich in weiten Bereichen unseres Landkreises fast ausschließlich auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung und die angebotenen Fahrpläne spiegeln dies auch deutlich wieder. Für die überwiegende Zahl der Bürgerinnen und Bürger sind die fahrplanmäßigen Fahrten der Busse kaum oder gar nicht nutzbar. Lediglich im unmittelbaren Küstenbereich, im Anschluss der Inselbäder an den Schienenverkehr im Bahnhof Esens, gibt es bereits heute ein attraktives Fahrplanangebot im touristischen Bereich.

Das Land Niedersachsen hat durch eine Gesetzesänderung zum 01.01.2017 den ÖPNV-Aufgabenträgern wie dem Landkreis Wittmund die Möglichkeit eröffnet, den straßengebundenen ÖPNV weiterzuentwickeln und zu gestalten. Eine wichtige Weichenstellung erfolgt dabei durch den Nahverkehrsplan als Rahmen, der bis Ende 2019 erstellt und dem Land vorgelegt werden muss. Er gilt für eine Dauer von fünf Jahren.

Sowohl im Hinblick auf die demographische Entwicklung und den Klimawandel, aber auch im Zuge der Leitbildentwicklung für das Kreisgebiet gewinnt der öffentliche Verkehr immer mehr an Bedeutung. Politik und Verwaltung wollen die Gestaltungsspielräume nutzen, um in den kommenden Jahren den ÖPNV so zu entwickeln, dass die Bewohner des Landkreises in die Lage versetzt werden, viele Wege im Kreis tagtäglich im Bus zurückzulegen. Zumindest soll das Angebot gemacht werden. Neben der Schaffung eines dafür notwendigen verknüpften Liniennetzes sollte darauf aufbauend auch ein attraktiver Tarif zur Anwendung kommen. Weiterhin ist es uns ein großes Anliegen, den gesetzlichen Vorgaben folgend, flächendeckend eine größtmögliche Barrierefreiheit im ÖPNV zu schaffen.

Ich bin überzeugt: Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan haben wir ein Instrument in der Hand, das uns in die Lage versetzt, die gesteckten Ziele in den kommenden fünf Jahren kontinuierlich Schritt für Schritt umzusetzen.

Ihr Landrat

Holger Heymann

H. Heymann



Thema	Seite
Vorwort Landrat Holger Heymann	3
Inhaltsverzeichnis	4-6
Abkürzungsverzeichnis	7
Abbildungsverzeichnis	8
Tabellenverzeichnis	8
Kartenverzeichnis	8
Anlagenverzeichnis	8
1. Rahmenbedingungen für den ÖPNV	9
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union	9
1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland	10-11
1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	11-12
1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen	12
1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung	12-13
1.1.6 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV	13
1.1.7 Finanzierung	14-15
1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes	16
1.2.1 Allgemeines	16
1.2.2 Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes	17
1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur	17
1.3.1 Bevölkerungsstruktur	17-18
1.3.1.1 Bevölkerungsentwicklung	19
1.3.1.2 Demografische Entwicklung	20
1.3.2 Wirtschaftsstruktur	21
1.3.2.1 Sozialversicherungspflichtige	21-22
1.3.2.2 Die Entwicklung des Fremdenverkehrs	23
1.3.2.3 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung	23
1.3.2.4 Motorisierungsgrad	24
1.3.2.5 Pendlerverflechtung	25-27
1.4 Schulen und Schüler	27
1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahlen	27-29
1.4.2 Schülerbeförderung	30-31
1.4.3 Schulentwicklung	31-32

Thema	Seite
1.5 Verkehrsanlagen	32
1.5.1 Straßennetz	32
1.5.2 Schienennetz	33
1.5.3 Wasserstraßen/Häfen	33
1.5.4 Luftverkehr	33
1.6 Organisationsstruktur im ÖPNV	34
1.6.1 Aufgabenträger	34
1.6.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade	34-35
1.6.3 Verkehrsunternehmen	35
1.6.4 Verkehrsverbund Ems-Jade	35-36
2. Bestandsaufnahme und Bewertung	36
2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot (Liniennetz)	36-43
2.1.1 Verkehrsunternehmen	44
2.1.2 Tarif	44-45
2.1.3 Einsteigerbus	45-46
2.1.4 Urlauberbus	46-47
2.1.5 Mitfahrssystem "Fahr mit bi Frünnen in d "Harlingerland"	47
2.1.6 Fahrgastaufkommen	48
2.2 Infrastruktur des ÖPNV	49
2.2.1 Fahrzeuge	49-50
2.2.2 Verkehrsanlagen	51
2.2.2.1 Haltestellen	51-53
2.2.2.1.1 Fahrgastinformation an Haltestellen	53-56
2.2.2.1.2 Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit	56
2.2.2.2 Mobilitätszentralen	57
2.2.2.2.1 Fahrgastinformationen	57
2.2.2.2.2 Marketing	57
2.2.2.2.3 Beschwerdemanagement	57
2.2.2.3 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	57-58
2.3 Finanzierung des Leistungsangebotes und der Infrastruktur	58
2.3.1 Verkehrsangebot	58-59
2.3.2 Fahrzeuge	59
2.3.3 Haltestellen und Infrastruktur	59-60
2.3.4 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	60
2.3.5 Fahrgastinformationen	60
2.3.6 Sonstige Fördermöglichkeiten	60-61

Thema	Seite
2.4 Verknüpfungspunkte ÖPNV	61
2.4.1 ÖPNV – ÖPNV	61
2.4.2 ÖPNV - SPNV	61-62
2.5 Schienenpersonenverkehr und Fernbusse	62
2.5.1 Schienenverkehrsnetz	62-63
2.5.2 Bahnhöfe und Haltepunkte	63-65
2.5.3 Verkehrsangebot	65
2.5.4 Fernbusse	65-66
3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV	66
3.1 Grundsätzliche Ziele	66-67
3.2 Zukünftiges Verkehrsangebot	67
3.2.1 Maßnahmen im SPNV	67-68
3.2.2 Maßnahmen im ÖPNV	69
3.2.2.1 Schulzentren im Landkreis Wittmund	69
3.2.2.2 Grundschulen im Landkreis Wittmund	69
3.2.2.3 Schulstandorte außerhalb des Landkreises Wittmund	69
3.2.3 Zielnetz Landkreis Wittmund	70-71
3.3 Ausbau der Haltestelleninfrastruktur	71-73
3.4 Fahrzeuge	73-74
3.4.1 Fahrzeugstandards	74
3.5 Tarifliche Maßnahmen	74
3.6 Fahrgastinformationen	75
3.7 Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen im ÖPNV	75
4. Linienbündelung/Wettbewerb	75-76
4.1 Gründe für die Bündelung von Linienverkehren	76
4.2 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	76
4.3 Kriterien für die Bildung von Linienbündeln	77
4.4 Ergebnis der Linienbündelung mit Harmonisierungszeitraum	77
4.4.1 Linienbündel "Nord"	77
4.4.2 Linienbündel "Süd"	78
5. Zusammenfassung	78
5.1 Ziele und Aufgaben	78

Abkürzungsverzeichnis

Abs	.....	Absatz
AEG	.....	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	.....	Aktiengesellschaft
AT	.....	Aufgabenträger
BBS	.....	Berufsbildende Schule
BE	.....	Bedienungsebene
BGBI	.....	Bundesgesetzblatt
BGG	.....	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	.....	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
bzw	.....	Beziehungsweise
Co KG	.....	Compagnie Kommanditgesellschaft
d h	.....	das heißt
DB	.....	Deutsche Bahn
DFI	.....	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	.....	Deutsche Industrienorm
cm	.....	Centimeter
e V	.....	eingetragener Verein
EC	.....	EuroCity
EG	.....	Europäische Gemeinschaft
EuGH	.....	Europäischer Gerichtshof
F	.....	Fernbuslinie
GbR	.....	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
gGmbH	.....	gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH	.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	.....	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ha	.....	Hektar
Hg	.....	Herausgeber
IC	.....	InterCity
IGS	.....	Integrierte Gesamtschule
K	.....	Küstenlinie
KGS	.....	Kooperative Gesamtschule
km	.....	Kilometer
LB	.....	Linienbündel
LK	.....	Landkreis
LKW	.....	Lastkraftwagen
LNVG	.....	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	.....	Landes-Raumordnungsprogramm
m	.....	Meter
MIV	.....	Motorisierter Individualverkehr
mm	.....	Millimeter
NEKHG	.....	Modellkommunen-Gesetz erprobten Erweiterung kommunaler Handlungsspielräume
NIGE	.....	Niedersächsisches Internatsgymnasium Esens
NITA	.....	Niedersachsentarif
NITAG	.....	Niedersachsentarif GmbH
NNVG	.....	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NschG	.....	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	.....	Nahverkehrsplan
NWB	.....	NordWestBahn
ÖDA	.....	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	.....	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	.....	Öffentlicher Verkehr
PBefG	.....	Personenbeförderungsgesetz
PKW	.....	Personenkraftwagen
QR	.....	Quick Response
RB	.....	Regionalbahn
RBL	.....	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
rd	.....	rund
RE	.....	Regionalexpress
RegG	.....	Regionalisierungsgesetz
RROP	.....	Regionales Raumordnungsprogramm
SG	.....	Samtgemeinde
SGB	.....	Sozialgesetzbuch
SPNV	.....	Schienenpersonennahverkehr
SSZK	.....	Schülersammelzeitkarten
u a	.....	unter anderem
usw	.....	und so weiter
VBN	.....	Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen
VDV	.....	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEJ	.....	Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade
VEJ	.....	Verkehrsverbund Ems-Jade
vgl	.....	vergleiche
VO	.....	Verordnung
VU	.....	Verkehrsunternehmen
z B	.....	zum Beispiel
ZOB	.....	Zentraler Omnibusbahnhof

Abbildungsverzeichnis

A - 1	.....	Altersentwicklung im Landkreis Wittmund
A - 2	.....	Arbeitslosenquote im Landkreis Wittmund
A - 3	.....	Entwicklung PKW-Bestand im Landkreis Wittmund
A - 4	.....	Aus- und Einpendler Wittmund
A - 5	.....	Aus- und Einpendler Friedeburg
A - 6	.....	Aus- und Einpendler Esens
A - 7	.....	Auspendler Westerholt
A - 8	.....	Organisationsstruktur Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade
A - 9	.....	Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs
A - 10	.....	Einheitliche Busgestaltung
A - 11	.....	Musterhaltestelle VEJ
A - 12	.....	Stationsplan Esens
A - 13	.....	Stationsplan Burhufe
A - 14	.....	Stationsplan Wittmund
A - 15	.....	Erreichbarkeit von Bus und Bahn in Niedersachsen

Tabellenverzeichnis

T - 1	.....	Aufstellung Finanzhilfen
T - 2	.....	Bevölkerung im Landkreis Wittmund
T - 3	.....	Altersentwicklung im Landkreis Wittmund
T - 4	.....	Entwicklung von Kreistypen
T - 5	.....	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort Landkreis Wittmund
T - 6	.....	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort Landkreis Wittmund
T - 7	.....	Fremdenverkehr im Landkreis Wittmund
T - 8	.....	Fahrzeugzulassungen im Landkreis Wittmund
T - 9	.....	Schulen im Landkreis Wittmund
T - 10	.....	Schülerzahlen im Landkreis Wittmund
T - 11	.....	Straßennetz im Landkreis Wittmund
T - 12	.....	Linienverkehre im Landkreis Wittmund
T - 13	.....	Verkehrsunternehmen im Landkreis Wittmund
T - 14	.....	Fahrkartenverkäufe im Landkreis Wittmund
T - 15	.....	Haltestellenausstattung (Kategorie 1)
T - 16	.....	Haltestellenausstattung (Kategorie 2)
T - 17	.....	Haltestellenausstattung (Kategorie 3)
T - 18	.....	Musterhaltestellen VEJ
T - 19	.....	Anforderungen Barrierefreiheit
T - 20	.....	Ausbaubedarf der Haltestellen im Landkreis Wittmund
T - 21	.....	Linienbündel „Nord“
T - 22	.....	Linienbündel „Süd“

Kartenverzeichnis

K - 1	.....	Kommunale Gliederung Landkreis Wittmund
K - 2	.....	Liniennetzkarte Urlauberbus
K - 3	.....	Liniennetzkarte Schienennetz
K - 4	.....	Linienbündel „Nord“
K - 5	.....	Linienbündel „Süd“

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	.....	Liniensteckbriefe
Anlage 2	.....	Haltestellenkonzept

1. Rahmenbedingungen für den ÖPNV	9
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union	9
1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland	10-11
1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	11-12
1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen	12
1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung	12-13
1.1.6 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV	13
1.1.7 Finanzierung	14-15

1.1 Gesetzliche Grundlagen

In Verbindung mit dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (vom 27.12.1993) traten zum 01.01.1996 das Gesetz zur Regionalisierung des SPNV sowie die Novelle des PBefG in Kraft. Auf der Grundlage des RegG hat der Niedersächsische Landtag am 28. Juni 1995 das Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personenverkehrs das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) beschlossen, welches ebenfalls zum 01.01.1996 in Kraft trat. Die Aufgabenträger (AT) haben für ihr Gebiet einen NVP aufzustellen, um eine Sicherung und Verbesserung des ÖPNV zu gewährleisten. Er besitzt für einen Zeitraum von fünf Jahren Gültigkeit, wird regelmäßig fortgeschrieben und legt den Rahmen für die Qualität und das Bedienungsangebot des ÖPNV im Gebiet des AT fest. Vorhandene Verkehrsstrukturen sind dabei zu beachten, damit Ungleichbehandlungen von Verkehrsunternehmen unterbleiben (§ 6 Abs. 3 NNVG). Nachfolgend werden die einzelnen Regelungen näher erläutert.

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

Die Verordnung Nr. 1370/2007 wurde am 03.12.2007 veröffentlicht und trat am 31.12.2009 in Kraft. Sie ersetzt die VO 1191/69 und 1170/70 und legt fest, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs tätig werden müssen, um die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse zu gewährleisten.

Die Verordnung unterscheidet zwischen unregulierten und regulierten ÖPNV-Märkten. Beispielhaft für letztere ist Deutschland, das den Zugang zum Markt reglementiert und Unternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte (PBefG-Liniengenehmigung) und / oder öffentliche Mittel gewährt. Für diesen Fall sieht die Verordnung den Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags vor. In Art. 3 Abs. 1 wird gefordert, dass „ausschließliche Rechte und / oder Ausgleichszahlungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu gewähren sind. Dabei ist zu vermeiden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen gewährt werden. Dazu wurden vom EuGH die Kriterien im Altmark Trans-Urteil festgestellt.¹ Daneben ist nach der Verordnung 1370/2007 die Gewährung von Ausgleichsleistungen durch allgemeine Vorschriften möglich. Dies sind Regelungen, die gleichermaßen für alle Betreiber in einem bestimmten Gebiet gelten und den Ausgleich für festgelegte Höchsttarife zum Inhalt haben. Die Verordnung 1370/2007 ist in Deutschland unmittelbar geltendes Recht und bestimmt mit dem PBefG die Marktordnung des ÖPNV in Deutschland.

¹ vgl. Hübner, Alexander: Neue Vergaberegeln für den ÖPNV unter Verordnung (EG) Nr.1370/2007. In: Zeitschrift „Vergaberecht“. Jg.: 9, Nr.2a, 2009.

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

Das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993 fasst als sogenanntes „Artikelgesetz“ alle zur Verwirklichung der Bahnreform erforderlichen Gesetze zusammen. Die wichtigsten Artikel sind:

- **Art. 4: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)**

Ziel der Regionalisierung ist es, die Aufgaben- und Aufgabenverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort in eine Hand zu legen. Das RegG des Bundes definiert den ÖPNV und erklärt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge. Es obliegt den Ländern zu bestimmen, wer diese Aufgabe wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt und vertraglich vereinbart.

Das RegG legt auch die Beträge fest, die die Länder zur Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten.

- **Art. 5: Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

Das AEG setzt die EG-Richtlinie 91/440/EWG in nationales Recht um. Das AEG regelt die Zugangsrechte zur Infrastruktur aller Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik. Im AEG wird jedoch auch der Begriff Personennahverkehr definiert. Nach dem AEG handelt es sich dabei um Verkehr, bei dem für die Mehrzahl der Beförderungsfälle die durchschnittliche Reisedistanz unter 50 km oder die Reisezeit nicht mehr als eine Stunde beträgt.

- **Art. 6 Abs. 107: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**

Das GVFG regelt den Rahmen für die Finanzierung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und ermächtigt die Bundesländer, dazu Durchführungsverordnungen zu erlassen.

- **Art. 6 Abs. 116: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Im PBefG sind die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV enthalten. Als Genehmigungsbehörde in Niedersachsen fungiert hier die LNVG in Hannover. Aufgrund der VO 1370/2007 bedurfte es einer Anpassung des PBefG. Darüber wurde jahrelang intensiv und kontrovers diskutiert. Letztendlich wurde das Gesetz Ende 2012 verabschiedet. Die Novellierung des PBefG ist ab 01.01.2013 in Kraft getreten.

Die zwei großen Ziele der PBefG-Novelle sind:

1. Anpassung an die VO 1370/2007
2. Öffnung der Busfernlinien

Die Rolle des AT wurde gestärkt und findet in den Themenbereichen Finanzverantwortung, Daseinsvorsorge für eine ausreichende Verkehrsbedienung und NVP seinen Niederschlag. Der AT hat über folgende Instrumente die Möglichkeit, auf das Verkehrsangebot Einfluss zu nehmen:

- Nahverkehrsplan definiert grundsätzliche Anforderungen (Linienbündelung, Bewertungsmatrix)
- Instrument der Vorabbekanntmachung, kann dazu genutzt werden, um Anforderungen genauer zu definieren (finanzielle Abgeltung)
- Allgemeine Vorschrift definiert einen Höchsttarif (finanzielle Abgeltung)

Weiterhin haben eigenwirtschaftliche Verkehre Vorrang, mit der Einschränkung, dass sie im Wesentlichen den Anforderungen des AT genügen müssen. Verkehrsleistungen sind eigenwirtschaftlich, wenn deren Aufwand durch folgende Einnahmen gedeckt sind:

- Beförderungserlöse
- Ausgleichsleistungen (SGB IX)
- Ausgleichsleistungen (Allgemeine Vorschrift, z.B. Höchsttarif Verbund, gem. § 7a NNVG)
- Am Markt erzielte sonstige Unternehmenserträge

Dagegen werden **gemeinwirtschaftliche Verkehre** finanziert durch:

- Ausgleichzahlungen durch AT (z.B. Verkehrsverträge)
- Öffentliche Zuschüsse (z.B. Zahlungen für Zusatzleistungen)
- Verlustausgleich Querverbund
- Verbundfinanzierung außerhalb Allgemeiner Vorschrift

Bei der Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehre sind ein ÖDA und eine Vorabbekanntmachung notwendig.

Einmal im Jahr wird ein Verzeichnis der Liniengenehmigungen (Konzessionen) durch die LNVG herausgegeben und im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Des Weiteren enthält das PBefG auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Der Gesetzgeber hat hierzu eine politische Zielbestimmung (Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention) im PBefG verankert. Es besteht eine Verpflichtung der AT, die Belange der Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im NVP mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständige barrierefreie Nutzung aller öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.

1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Auf der Grundlage des ReG hat der Niedersächsische Landtag am 28. Juni 1995 das Niedersächsische Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs (NNVG) beschlossen, welches ebenfalls zum 01.01.1996 in Kraft trat.

Mit Beschluss vom 26.10.2016 hat der Niedersächsische Landtag das NNVG geändert. Die Änderungen sind zum 01.01.2017 in Kraft getreten. Zur Stärkung des ÖPNV hat das Land Niedersachsen die Zahlung der Ausgleichsleistungen für verbilligte Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr gem. § 45 a PBefG neu geregelt. Ein Kernpunkt des NNVG ist die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen AT. Durch die sogenannte „Kommunalisierung“ werden nicht mehr, wie bislang, die Ausgleichszahlungen für Rabatte im Schülerverkehr direkt an die beauftragten VU ausgezahlt. Stattdessen sollen die für den ÖPNV ohnehin verantwortlichen Landkreise und kreisfreien Städte die Finanzmittel erhalten und sie rechtskonform an die VU auszahlen.

Grundlegende Voraussetzung für die Weiterleitung der Mittel ist eine Mindestrabattierung von 25 % für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr. Zusätzlich zu den bisherigen Ausgleichszahlungen nach § 7a NNVG erhalten die Landkreise und kreisfreien Städte nach § 7 b NNVG weitere Mittel für die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV.

Zudem erhalten die kommunalen AT nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 NNVG Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne. Die Finanzhilfe beträgt jährlich 1 Euro je Einwohner, mindestens jedoch 100.000 Euro.

1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, zuletzt geändert am 19.12.2007, wurde am 27.04.2002 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es, „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“²

In diesem Zusammenhang wird in § 4 des BGG der Begriff „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“³ zu verstehen.

In § 8 des BGG wird schließlich gefordert, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Demnach sollen künftig unter Bezugnahme auf Art. 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27.04.2002 (BGBl. 1467) im ÖPNV nach Möglichkeit vorrangig Fahrzeuge mit Niederflertechnik eingesetzt werden, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit so gut es geht gerecht zu werden. Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge werden auch an Haltestellen neue Anforderungen gestellt. Deshalb sind bei der Neuausstattung von Haltestellen Hochborde zu berücksichtigen, um im Zusammenhang mit der Niederflertechnik den Fahrgästen einen ebenerdigen Einstieg in die Busse zu ermöglichen. Darüber hinaus sind sogenannte Aufmerksamkeitsfelder vorzusehen. (Bodenindikatoren, Blindenleitstreifen usw.)

Der Einsatz von Hochborden und Niederflertechnik kommt allerdings nicht nur mobilitätseingeschränkten Menschen zu Gute, sondern dem Großteil der Fahrgäste: Kinder, ältere Menschen, Schwangere, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck profitieren davon.

Auch das in Abschnitt 1.1.2 bereits erwähnte PBefG greift die Notwendigkeit der Anpassung der ÖPNV-Infrastruktur für die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen auf. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, damit Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, ungehindert den ÖPNV nutzen können. Hiervon können die Länder gemäß § 62 Abs. 2 PBefG dann abweichen, wenn das „nachweislich aus technischen oder ökonomischen Gründen unumgänglich ist“. Siehe hierzu Ausführungen unter Punkt 3.3.

1.1.5 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 2017.

Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert: „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass

2 §1, Abs. 1 BGG

3 §4, Abs. 1 BGG

straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind“.⁴

Städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen sollen unterstützend wirken, damit eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV (und den Fahrradverkehr) gefördert wird.⁵ Um dieses Ziel zu erreichen, werde auch eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (und des Fahrradverkehrs) von Nöten sein. Diese können im ÖPNV insbesondere durch eine verbesserte Vernetzung erreicht werden.⁶

Gleichzeitig sollen im ländlichen Raum flexible Bedienformen und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren entwickelt und gestärkt werden. Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklungen sollen dementsprechend im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) getroffen werden. Ebenso sei eine Abstimmung zwischen straßen- und schienengebundenem ÖPNV sicherzustellen.⁷

1.1.6 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV

Das NNVG vom 28.06.1995 (zuletzt geändert am 16.12.2004) unterscheidet gem. § 4 Abs. 1 NNVG in der Aufgabenträgerschaft zwischen dem SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV. AT, sowohl für den schienengebundenen-, als auch für den straßengebundenen Personennahverkehr, sind die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig. Außerhalb dieser Gebiete ist das Land Niedersachsen AT für den Schienenpersonennahverkehr, welches diese Aufgabe an die LNVG übertragen hat. Die LNVG ist in diesem Sinne auch für die Verkehrsregion Ems-Jade zuständig.

Beim straßengebundenen ÖPNV liegt gem. § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Beim Landkreis Wittmund wird diese Aufgabe durch das Amt für zentrale Dienste und Finanzen, Abteilung Schulen und Gebäudemanagement (10.4) wahrgenommen.

Die zentrale Aufgabe der AT besteht in der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr („Daseinsvorsorge“). Ein wichtiges Instrument hierzu ist der Nahverkehrsplan, durch dessen Anwendung die Aufgabenträger die ihnen übertragene Planungsverantwortung wahrnehmen. Der NVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben. Der NVP versetzt die AT in die Lage, über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben Einfluss auf Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet zu nehmen. Dies ist vor allem deshalb bedeutsam, weil die AT den Hauptteil der finanziellen Verantwortung für den Nahverkehr zu tragen haben.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat die Genehmigungsbehörde (= LNVG) den vom AT beschlossenen NVP bei ihrem Hinwirken auf eine integrierte Nahverkehrsbedienung zu berücksichtigen, sofern er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der derzeit tätigen Verkehrsunternehmen erarbeitet worden ist und zur diskriminierungsfreien Behandlung von Verkehrsunternehmen führt.

Die LNVG kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem NVP steht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

4 LROP Niedersachsen 2008, S.33

5 LROP Niedersachsen 2008, S.34

6 LROP Niedersachsen 2008, S.133

7 vgl. Entwurf LROP Niedersachsen Änderungsverordnung 2014, S.35

1.1.7 Finanzierung

Die Länder erhalten gem. § 5 Abs. 3 RegG aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zweckgebundene Mittel für den ÖPNV. Am 24. September 2015 wurden wesentliche Eckpunkte zur Fortsetzung des RegG ab dem Jahr 2016 neu geregelt.

- Laufzeit von 2015 bis 2031
- Fortsetzung der bestehenden Regelung im Jahr 2015 gem. Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 29. Dezember 2014 mit 7,408 Mrd. Euro.
- Sockelbetrag im Jahr 2016 in Höhe von 8,2 Mrd. Euro
- Dynamisierung ab dem Jahr 2017 bis 2031 in Höhe von 1,8 % p.a.

Die Verwaltung dieser Mittel wird in Niedersachsen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) vorgenommen. Sie setzt diese Mittel für die Finanzierung des SPNV und von Infrastrukturmaßnahmen ein. Ein Teil dieser Mittel wird an die kommunalen AT für den ÖPNV übertragen.

Im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) ist festgelegt, welche Stellen konkret die Funktion als Aufgabenträger im schienenengebundenen und im straßengebundenen Personennahverkehr übernehmen. Das NNVG enthält konkrete Festlegungen über die jährliche Verteilung der Finanzmittel an die Aufgabenträger.

Nach § 7 Abs. 4 NNVG erhalten die kommunalen AT zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der NVP jährlich 1 Euro je Einwohner (mindestens jedoch 100.000 Euro).

Außerdem erhalten die AT nach § 7 Abs. 5 sogenannte Regionalisierungsmittel. Die Berechnung erfolgt anteilig zu zwei Dritteln nach Einwohnerzahl und einem Drittel nach Fläche. In 2019 betrug die Höhe etwa 36 Mio. EURO. Diese Mittel sind gem. § 7 Abs. 7 folgendermaßen zu verwenden:

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

Nach § 7a NNVG erhalten die kommunalen AT Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Der Niedersächsische Landtag hat am 27.10.2016 im Rahmen einer Änderung des NNVG das Gesetz zur Neuregelung der Ausgleichszahlungen für Auszubildende im öffentlichen Personennahverkehr und zur Ersetzung bundesrechtlicher Vorschriften verabschiedet (Nds. GVBL. Nr. 16/2016). Das Gesetz statuiert ab 01.01.2017 eine grundlegende Neuregelung der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und führt auf Ebene der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger erstmals Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zusammen. Die für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr verantwortlichen Landkreise und kreisfreien Städte bekommen das Geld und werden dadurch in die Lage versetzt, den ÖPNV selber zu gestalten. Die Landkreise als AT in der VEJ nutzen derzeit die Mittel, um die Bestandsverkehre in Form einer Allgemeinen Vorschrift mit den Verkehrsunternehmen abzurechnen.

Eine finanzielle Unterstützung erhalten die AT zusätzlich für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gem. § 7 b NNVG. Dieser Anteil ist mit

jeweils einem Drittel nach der Einwohnerzahl, der Fläche und der demografischen Entwicklung des Gebietes bemessen.

Die AT haben gem. § 7c Abs. 2 NNVG dem Land gegenüber die zweckentsprechende Verwendung dieser Mittel nachzuweisen. Das Gesetz verpflichtet die Aufgabenträger, neben einem Verwendungsnachweis auch einen Qualitätsbericht zu erstellen. Der Qualitätsbericht soll einerseits eine Bestandsaufnahme zur quantitativen und qualitativen Entwicklung im ÖPNV aufzeigen, andererseits sollen konkrete Verbesserungen dargestellt werden. Diese Inhalte bilden eine wichtige Grundlage der in § 7c Abs. 3 NNVG vorgesehene Evaluation.

Der Landkreis Wittmund hat die nachstehend aufgeführten jährlichen Finanzhilfen aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Satz 2, § 7a Abs. 5 und § 7b Abs. 5 NNVG erhalten und nutzt sie derzeit zur Gestaltung des ÖPNV.

	§ 7 Abs. 5 NNVG	§ 7 a Abs. 5 NNVG	§ 7 b Abs. 5 NNVG	Bemerkung
2015	260.014,29 €			
2016	280.848,49 €			
2017	285.703,81 €	1.842.336,00 €	305.558,00 €	
2018	291.225,64 €	1.842.336,00 €	305.558,00 €	
2019	296.641,68 €	1.842.336,00 €	305.558,00 €	vorläufiger Bescheid

Tabelle: T - 1, Aufstellung Finanzhilfen

Quelle: Auswertung Amt für zentrale Dienste und Finanzen Landkreis Wittmund

Der Landkreis Wittmund hat die für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel vor allem für die folgenden Maßnahmen im ÖPNV eingesetzt:

- Allgemeine Vorschrift: Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch die Anwendung des VEJ-Tarifs mit einer Mindestrabattierung von 25% für Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen: Ausstattung von Haltestellen
- Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade: Gesellschafteranteile für Personal- und Sachkosten
- Verkehrsverbund Ems-Jade: Beauftragung von Zählungen und Fahrgasterhebungen (z.B. Einführung NiedersachsenTicket)
- Fahrgastinformation: Connect (Datengrundlage für elektronische Fahrplanauskunft)
- Einsteigerbus: anteilige Kosten für das Projekt Einsteigerbus
- Urlauberbus: anteilige Marketingkosten für das Tarifangebot Urlauberbus
- Kosten für externe Berater: Verkehrskonzept, Konzept zur Linienbündelung, Tarifstrukturreform

1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes	16
1.2.1 Allgemeines	16
1.2.2 Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes	17

In Abhängigkeit von der räumlichen Struktur sind die Erfordernisse an den ÖPNV sehr unterschiedlich. So können Konzepte in städtischen Verdichtungsräumen nicht problemlos auf den ländlichen Raum übertragen werden. Während in Verdichtungsräumen ein hohes Fahrgastpotenzial gut gebündelt und durch typischen Linienverkehr erschlossen werden kann, verlangen ländliche Räume in vielen Fällen differenziertere und flexiblere Lösungen, um die Mobilität in der Fläche zu gewährleisten. Die Netzstrukturen im ÖPNV orientieren sich gewöhnlich am „Zentrale-Orte-System“ der Raumordnungspolitik, das auf Gesetzmäßigkeiten zur Größe, Zahl und Verteilung von Siedlungen mit Dienstleistungsfunktionen basiert. In den 60er Jahren wurde diese Kategorisierung von Kommunen nach Ober-, Mittel- und Grundzentren (Unter- und Kleinzentren) vorgenommen, um die Versorgungskerne für soziale, kulturelle und wirtschaftliche Einrichtungen zu definieren, die die Bevölkerung über die eigenen Einwohner hinaus versorgen sollen. „Dabei hat jedes höhere Zentrum zugleich auch die Aufgaben der zentralen Orte niedrigerer Stufe“⁸.

1.2.1 Allgemeines

Das Planungsgebiet des Landkreises Wittmund umfasst eine Fläche von 656,56 km². Im Norden grenzt das Landkreisgebiet mit seinen vorgelagerten Inseln Langeoog und Spiekeroog an die Nordsee. Im Westen liegt der Landkreis Aurich, im Osten der Landkreis Friesland und am südlichen Ende der Landkreis Leer. Die Lage und die Verwaltungsgrenzen der sechs Gemeinden bzw. Samtgemeinden sind der nachfolgenden Karte zu entnehmen.



Karte: K - 1, Kommunale Gliederung Landkreis Wittmund

Quelle: Landkreis Wittmund

⁸ vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 19.

1.2.2 Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes

Nach dem Prinzip der Zentralen Orte und den Vorgaben des LROP sowie des RROP kann einzig die Stadt Wittmund als Mittelzentrum definiert werden.

Daneben werden in den Grundzentren die zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote des täglichen Bedarfs vorgehalten. Als Grundzentren werden folgende Gemeinden definiert:

- Langeoog
- Spiekeroog
- Esens
- Westerholt
- Friedeburg

Darüber hinaus haben für den Landkreis die Stadt Aurich eine Bedeutung als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen und die Städte Oldenburg und Wilhelmshaven eine Bedeutung als Oberzentren der Region Weser-Ems.

Die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Landkreises Wittmund und seiner Gebietskörperschaften hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen. Hinzu kommt das Bedürfnis der Bevölkerung nach Mobilität – sei es um täglich zur Arbeit zu pendeln, Einkäufe zu erledigen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Hieraus resultiert die Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet. In den folgenden Abschnitten wird darum zunächst die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur näher betrachtet.

1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur	17
1.3.1 Bevölkerungsstruktur	17-18
1.3.1.1 Bevölkerungsentwicklung	19
1.3.1.2 Demografische Entwicklung	20
1.3.2 Wirtschaftsstruktur	21
1.3.2.1 Sozialversicherungspflichtige	21-22
1.3.2.2 Die Entwicklung des Fremdenverkehrs	23
1.3.2.3 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung	23
1.3.2.4 Motorisierungsgrad	24
1.3.2.5 Pendlerverflechtung	25-27

1.3.1 Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Wittmund ist mit seinen knapp 57.000 Einwohnern der zweitkleinste Landkreis in der Bundesrepublik Deutschland.

Mit gut 21.000 Einwohnern ist die Kreisstadt Wittmund die größte Kommune innerhalb des Landkreises. Es folgen die Samtgemeinde Esens (ca. 14.000 Einwohner), die Gemeinde Friedeburg (ca. 10.000 Einwohner) und die Samtgemeinde Holtriem (ca. 9.000 Einwohner). Die kleinsten Gemeinden bilden die Inseln Langeoog (ca. 1.800 Einwohner) und Spiekeroog (ca. 800 Einwohner).

Auf den gesamten Kreis bezogen ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 86 Einwohnern pro km². Im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 164 Einwohnern pro km² und Bundesdurchschnitt von 227 Einwohnern pro km² unterstreicht dieser Wert die ländliche Struktur des Landkreises Wittmund.

Stadt/Gemeinde/ Samtgemeinde	Einwohner	Fläche qkm	Einwohner je qkm
Gemeinde Friedeburg	10.177	163,56	62
Gemeinde Langeoog	1.779	19,67	90
Gemeinde Spiekeroog	805	18,25	44
Stadt Wittmund	20.363	210,12	97
Samtgemeinde Esens			
Gemeinde Dunum	1.087	26,83	41
Stadt Esens	7.275	21,68	336
Gemeinde Holtgast	1.768	23,99	74
Gemeinde Moorweg	862	18,65	46
Gemeinde Neuh'siel	963	24,55	39
Gemeinde Stedesdorf	1.565	27,95	56
Gemeinde Werdum	740	18,45	40
insgesamt	14.205	162,10	88
Samtgemeinde Holtriem			
Gemeinde Blomberg	1.793	12,80	140
Gemeinde Eversmeer	851	11,56	74
Gemeinde Nenndorf	749	6,86	109
Gemeinde Neuschoo	1.164	14,47	80
Gemeinde Ochtersum	890	10,82	82
Gemeinde Schw eindorf	742	5,44	136
Gemeinde Uтары	635	6,37	100
Gemeinde Westerholt	2.523	14,63	172
insgesamt	9.347	82,95	113
Landkreis Wittmund	56.676	656,65	86

Tabelle: T - 2, Bevölkerung Landkreis Wittmund

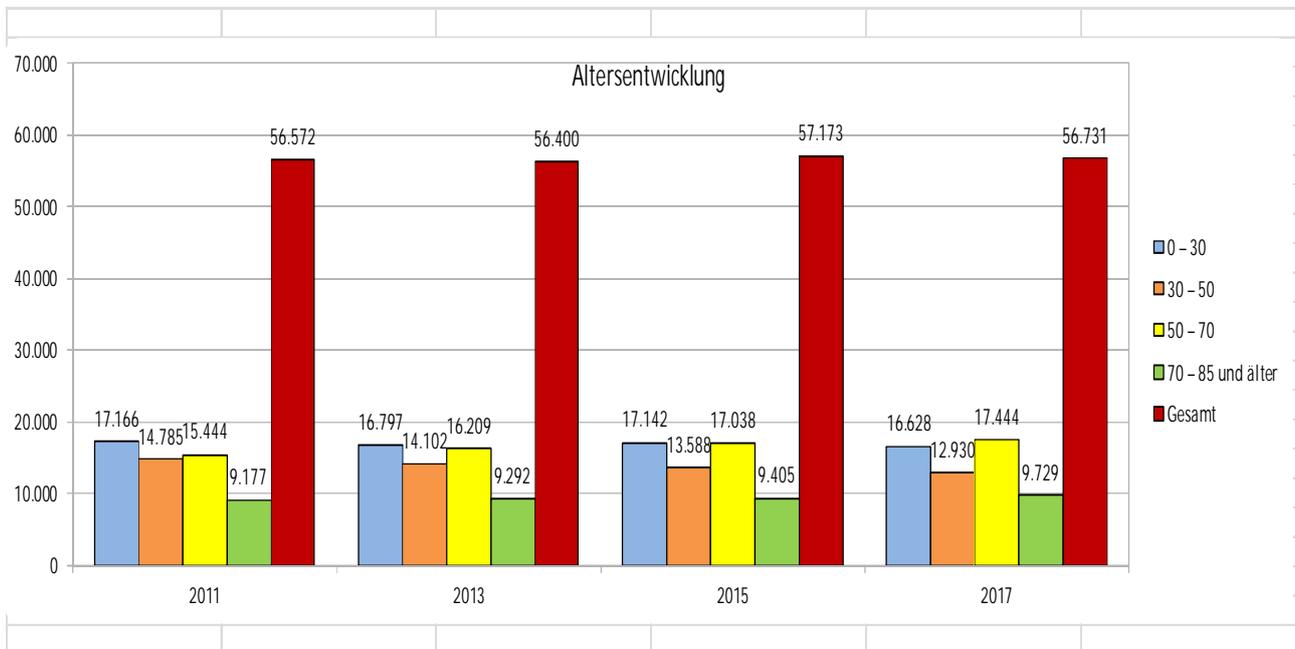
Quelle: Landkreis Wittmund (Stand 31.12.2018)

1.3.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Altersentwicklung 2011 - 2017					
Jahr	0 – 30	30 – 50	50 – 70	70 – 85 und älter	Gesamt
2011	17.166	14.785	15.444	9.177	56.572
2013	16.797	14.102	16.209	9.292	56.400
2015	17.142	13.588	17.038	9.405	57.173
2017	16.628	12.930	17.444	9.729	56.731

Tabelle: T - 3, Altersentwicklung Landkreis Wittmund

Quelle: Datenbank (LSN-Online), Landesamt für Statistik Niedersachsen



Hinweis:

Die Ergebnisse der Statistik und als Folge die Entwicklung des Bevölkerungsstandes ab Berichtsjahr 2016 sind aufgrund methodischer Änderungen, technischer Weiterentwicklungen der Datenlieferungen aus dem Meldewesen an die Statistik sowie der Umstellung auf ein neues statistisches Aufbereitungsverfahren nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Abbildung: A - 1, Altersentwicklung Landkreis Wittmund

Quelle: Datenbank (LSN-Online), Landesamt für Statistik Niedersachsen

1.3.1.3 Demografische Entwicklung

Der steigende Anteil der höheren Altersklassen ist aus dem Erwerbsleben zwar ausgeschieden, aber besonders mobil, nach wie vor motorisiert und finanziell gut gerüstet. Hierin könnte für den ÖPNV durchaus ein steigendes Fahrgastpotential liegen, wenn das ÖPNV-Angebot von der Qualität her den Zuspruch dieser Gruppe findet. Ansonsten ist die Gruppe der höheren Altersklassen nicht notgedrungen auf den ÖPNV angewiesen, weil sie nicht nur eine große PKW-Affinität aufweist, sondern besonders im ländlichen Raum auch einen Pkw vorhält⁹.

Den Zusammenhang zwischen demografischer Entwicklung und den Folgen für die siedlungsstrukturellen Kreistypen stellt Tabelle T-4 her. Konkret auf den Landkreis Wittmund als Typus „ländliche Kreise geringer Dichte“ bezogen bedeuten eine relativ konstante bis leicht rückgängige Bevölkerungszahl und eine Überalterung eine Steigerung der Verkehrsmittelwahl des MIV und eine Stagnation im öffentlichen Verkehr (ÖV).

(Unter Agglomerationsräume versteht man Ballungsräume, die aneinandergrenzen und ein gemeinsames Siedlungsgebiet bilden)

Spezifische Entwicklung von Kreistypen 2000 - 2020

Siedlungsstrukturelle Kreistypen	Bevölkerungszahl	Überalterung	MIV	ÖV
Kernstädte in Agglomerationsräumen	↓	↓	↔	↔
Verdichtete Kreise in Agglomerationsräumen	↑	↔	↔	↔
Ländliche Kreise in Agglomerationsräumen	↑	↔	↑	↓
Kernstädte in verstädterten Räumen	↓	↓	↔	↔
Verdichtete Kreise in verstädterten Räumen	↔	↔	↑	↔
Ländliche Kreise in verstädterten Räumen	↓	↓	↑	↓
Ländliche Kreise geringer Dichte	↓	↓	↑	↓

Tabelle: T - 4, Entwicklung von Kreistypen

Quelle: Prof. Dr. Ing. Huber, Auswirkungen des Bevölkerungsrückgangs auf Standorte, Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsverhalten. Wuppertal, 2004.

9 vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 29ff

1.3.2 Wirtschaftsstruktur

1.3.2.1 Sozialversicherungspflichtige

Der Landkreis Wittmund weist nur wenige größere industrielle Arbeitgeber auf. Nachfolgend eine Auswertung der Bundesagentur für Arbeit über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Bürger am Wohnort oder Arbeitsort.

am Wohnort:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 - Insgesamt								
Landkreis Wittmund (Gebietsstand Mai 2019)								
Ausgewählte Stichtage, Datenstand: Mai 2019								
Wirtschaftsabschnitte / Wirtschaftsabteilungen / Wirtschaftsgruppen WZ 2008	Anteile in % ¹⁾	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Stichtag Ende ...					Veränderung gegenüber dem Vorjahresstichtag	
		Sep. 18	Jun. 18	Mrz. 18	Dez. 17	Sep. 17	absolut	in %
		1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt	100,0	20.965	20.548	20.100	19.612	20.692	273	1,3
A Land-, Forstwirtschaft und Fischerei	2,5	533	544	485	473	535	-2	-0,4
B,D,E Bergbau, Energie- und Wasserversorgung, Entsorgungswirtschaft	2,2	453	459	453	453	464	-11	-2,4
C Verarbeitendes Gewerbe	13,9	2.908	2.873	2.875	2.791	2.891	17	0,6
dav. 10-15, 18, 21, 31 Herstellung von überwiegend häuslich konsumierten Gütern (ohne Güter der Metall-, Elektro- und Chemieindustrie)	3,5	732	703	689	640	728	4	0,5
24-30, 32, 33 Metall- und Elektroindustrie sowie Stahlindustrie	6,6	1.378	1.370	1.401	1.398	1.367	11	0,8
16, 17, 19, 20, 22, 23 Hrst. v. Vorleistungsgütern, insb. v. chem. Erzeugnissen u. Kunststoffwaren (ohne Güter der Metall- u. Elektroindustrie)	3,8	798	800	785	753	796	2	0,3
F Baugewerbe	8,3	1.743	1.690	1.662	1.671	1.721	22	1,3
G Handel, Instandhaltung, Reparatur von Kfz	14,3	3.006	2.908	2.899	2.879	3.040	-34	-1,1
H Verkehr und Lagerei	5,2	1.091	1.076	1.051	1.035	1.034	57	5,5
I Gastgewerbe	8,3	1.741	1.735	1.511	1.219	1.694	47	2,8
J Information und Kommunikation	0,9	179	171	169	166	170	9	5,3
K Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	2,7	557	543	549	559	566	-9	-1,6
L,M Immobilien, freiberufliche wissenschaftliche und technische Dienstleistungen	5,4	1.141	1.107	1.093	1.077	1.103	38	3,4
N (ohne ANÜ) sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen (ohne Arbeitnehmerüberlassung)	4,7	979	973	879	849	898	81	9,0
782,783 Arbeitnehmerüberlassung	1,4	290	313	330	359	388	-98	-25,3
O, U Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung, Ext. Organisationen	9,0	1.894	1.833	1.826	1.819	1.857	37	2,0
P Erziehung und Unterricht	3,4	708	675	687	696	695	13	1,9
86 Gesundheitswesen	6,8	1.419	1.390	1.381	1.388	1.406	13	0,9
87,88 Heime und Sozialwesen	8,0	1.675	1.631	1.639	1.598	1.605	70	4,4
R,S,T sonstige Dienstleistungen, Private Haushalte	3,1	647	624	607	579	625	22	3,5
ohne Angabe	*	*	3	4	*	*	*	*
davon nach Sektoren:								
A Land-, Forstwirtschaft und Fischerei	2,5	533	544	485	473	535	-2	-0,4
B - F Produzierendes Gewerbe	24,3	5.104	5.022	4.990	4.915	5.076	28	0,6
G - U Dienstleistungsbereich	73,1	15.327	14.979	14.621	14.223	15.081	246	1,6

Erstellungsdatum: 23.05.2019, Statistik-Service Nordost, Auftragsnummer 285854 © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

¹⁾ Anteil an der jeweiligen Gesamtsumme (Spaltenprozent)
^{*)} Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert
X Nachweis nicht sinnvoll / möglich.

Tabelle: T – 5, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort Landkreis Wittmund
Quelle: Landkreis Wittmund

am Arbeitsort:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 - Insgesamt									
Landkreis Wittmund (Gebietsstand Mai 2019)									
Ausgewählte Stichtage, Datenstand: Mai 2019									
Wirtschaftsabschnitte / Wirtschaftsabteilungen / Wirtschaftsgruppen WZ 2008	Anteile in % ¹⁾	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Stichtag Ende ...					Veränderung gegenüber dem Vorjahresstichtag		
		Sep. 18	Jun. 18	Mrz. 18	Dez. 17	Sep. 17	absolut	in %	
		1	2	3	4	5	6	7	
Insgesamt	100,0	16.439	15.920	15.452	14.783	15.943	496	3,1	
A Land-, Forstwirtschaft und Fischerei	2,8	459	476	416	396	463	-4	-0,9	
B,D,E Bergbau, Energie- und Wasserversorgung, Entsorgungswirtschaft	1,4	224	225	216	211	218	6	2,8	
C Verarbeitendes Gewerbe	11,8	1.947	1.882	1.826	1.751	1.825	122	6,7	
dav. 10-15, 18, 21, 31 Herstellung von überwiegend häuslich konsumierten Gütern (ohne Güter der Metall-, Elektro- und Chemieindustrie)	3,3	538	473	450	390	499	39	7,8	
24-30, 32, 33 Metall- und Elektroindustrie sowie Stahlindustrie	4,0	656	635	620	634	526	130	24,7	
16, 17, 19, 20, 22, 23 Hrst. v. Vorleistungsgütern, insb. v. chem. Erzeugnissen u. Kunststoffwaren (ohne Güter der Metall- u. Elektroindustrie)	4,6	753	774	756	727	800	-47	-5,9	
F Baugewerbe	9,5	1.556	1.500	1.467	1.451	1.473	83	5,6	
G Handel, Instandhaltung, Reparatur von Kfz	13,4	2.204	2.064	2.056	1.986	2.224	-20	-0,9	
H Verkehr und Lagerei	5,4	892	830	803	789	800	92	11,5	
I Gastgewerbe	10,7	1.763	1.764	1.533	1.213	1.776	-13	-0,7	
J Information und Kommunikation	*	*	*	*	*	*	*	*	
K Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	2,7	449	433	435	430	423	26	6,1	
L,M Immobilien, freiberufliche wissenschaftliche und technische Dienstleistungen	7,2	1.185	1.130	1.099	1.090	1.111	74	6,7	
N (ohne ANÜ) sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen (ohne Arbeitnehmerüberlassung)	3,3	550	536	497	461	511	39	7,6	
782,783 Arbeitnehmerüberlassung	*	*	*	*	*	*	*	*	
O, U Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung, Ext. Organisationen	9,7	1.596	1.544	1.554	1.540	1.591	5	0,3	
P Erziehung und Unterricht	4,3	714	671	682	683	685	29	4,2	
86 Gesundheitswesen	7,9	1.291	1.280	1.272	1.226	1.224	67	5,5	
87,88 Heime und Sozialwesen	6,1	996	984	990	969	979	17	1,7	
R,S,T sonstige Dienstleistungen, Private Haushalte	3,2	533	511	511	483	525	8	1,5	
ohne Angabe	-	-	-	-	-	-	-	X	
davon nach Sektoren:									
A Land-, Forstwirtschaft und Fischerei	2,8	459	476	416	396	463	-4	-0,9	
B - F Produzierendes Gewerbe	22,7	3.727	3.607	3.509	3.413	3.516	211	6,0	
G - U Dienstleistungsbereich	74,5	12.253	11.837	11.527	10.974	11.964	289	2,4	

Erstellungsdatum: 22.05.2019, Statistik-Service Nordost, Auftragsnummer 285804 © Statistik der Bundesagentur für Arbeit

¹⁾ Anteil an der jeweiligen Gesamtsumme (Spaltenprozent)
²⁾ Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert
X Nachweis nicht sinnvoll / möglich.

Tabelle: T – 6, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort Landkreis Wittmund
Quelle: Landkreis Wittmund

1.3.2.2 Die Entwicklung des Fremdenverkehrs

Durch den direkten Zugang zur Nordsee mit den vorgelagerten Inseln Langeoog und Spiekeroog kommt dem Fremdenverkehr eine große Bedeutung im ÖPNV zu.

<i>Die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Landkreis Wittmund</i>												
	2017					2018					Veränderung 2017/2018	
	Gäste	Übernachtungen	davon Übernachtungen auf Camping/Zeltplätzen	Anzahl der Betten	durchschnittliche Übernachtungsdauer in Tagen	Gäste	Übernachtungen	davon Übernachtungen auf Camping/Zeltplätzen	Anzahl der Betten	durchschnittliche Übernachtungsdauer in Tagen	Gäste in %	Übernachtungen in %
Langeoog	220.635	1.605.343		9.230	7,3	244.765	1.614.970		9.350	6,6	+ 10,9	+ 0,6
Spiekeroog	95.262	618.459			6,5	94.585	609.779			6,4	- 0,7	- 1,4
Carolinensiel-Harlesiel	169.989	948.840	132.920	6.276	5,6	176.453	968.782	143.747	6.243	5,5	+ 3,8	+ 2,1
Esens-Bensersiel	136.006	823.651	163.790	4.900	6,1	144.036	839.956	181.930	4.900	5,8	+ 5,9	+ 2,0
Neuharlingersiel	132.549	833.462	262.209	4.602	6,3	139.665	835.005	262.729	4.631	6,0	+ 5,4	+ 0,2
Werdum	20.244	136.862		1.444	6,8	20.702	137.338		1.471	6,6	+ 2,3	+ 0,3
Friedeburg	13.712	81.354	41.000	284	5,9	14.178	84.599	41.500	290	6,0	+ 3,4	+ 4,0
Holtriem	3.665	22.673			6,2	3.370	23.510			7,0	- 8,0	+ 3,7
Wittmund *)1												
Holtgast *)2	11.470	78.015	2.240	720	6,8							
Dunum *)3	2.093	14.651		161	7,0	2.240	15.680		160	7,0	+ 7,0	+ 7,0
Gesamt	805.625	5.163.310	602.159	27.617	6,4	839.994	5.129.619	629.906	27.045	6,1	+ 4,3	- 0,7

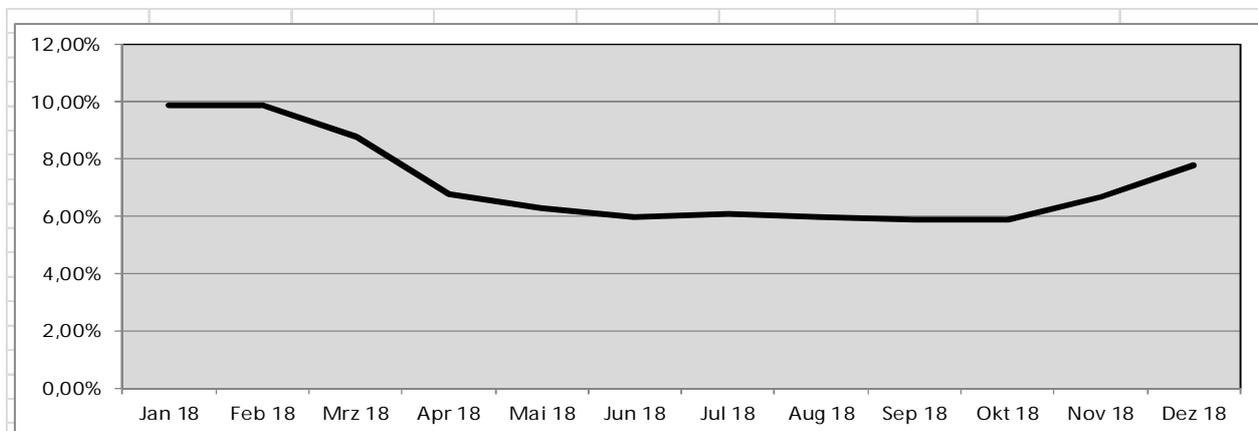
Die Zahlen beziehen sich auf Hotels, Gastsstätten, Pensionen, Privathäuser, Jugend- und Kinderheime, Jugendherbergen und Campingplätze

*) Die Stadt Wittmund kann keine konkreten Zahlen vorlegen.
 *) Die Gemeinde Holtgast hat keine konkreten Zahlen vorlegt.
 *) Die Gemeinde Dunum hat keine konkreten Zahlen vorlegt.

Tabelle: T - 7, Fremdenverkehr Landkreis Wittmund
 Quelle: Landkreis Wittmund

1.3.2.3 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung

Die Arbeitslosenquote liegt im Landkreis Wittmund im Vergleichszeitraum Januar 2018 und Dezember 2018 zwischen 9,9 und 7,8 %.



Quelle: Bundesagentur für Arbeit Stand 20.05.2019

Abbildung: A - 2, Arbeitslosenquote

1.3.2.4 Motorisierungsgrad

Ein Vergleich der zugelassenen Fahrzeuge im Landkreis Wittmund zeigt in den Jahren von 2008 bis 2018 eine kontinuierliche Steigerung. Die Zulassungszahlen der PKW, als vorherrschendes Verkehrsmittel im Landkreis, sind in diesem Zeitraum um mehr als 15 % angestiegen.

Jahr	PKW	Motorräder	LKW	Kraftomnibusse
2008	29.633	2.981	1.682	64
2009	30.203	3.004	1.749	75
2010	30.863	3.080	1.745	71
2011	31.429	3.141	1.768	72
2012	31.829	3.178	1.770	75
2013	32.372	3.249	1.711	74
2014	32.938	3.308	1.730	74
2015	33.184	3.393	2.218	89
2016	33.560	3.474	2.322	85
2017	34.424	3.487	2.485	86
2018	35.002	3.550	2.651	83

*Tabelle: T - 8, Fahrzeugzulassungen Landkreis Wittmund
Quelle: Zulassungsstelle Landkreis Wittmund (Stand: 01.01.2019)*

Entwicklungen PKW-Bestand im Landkreis Wittmund 2008 - 2018

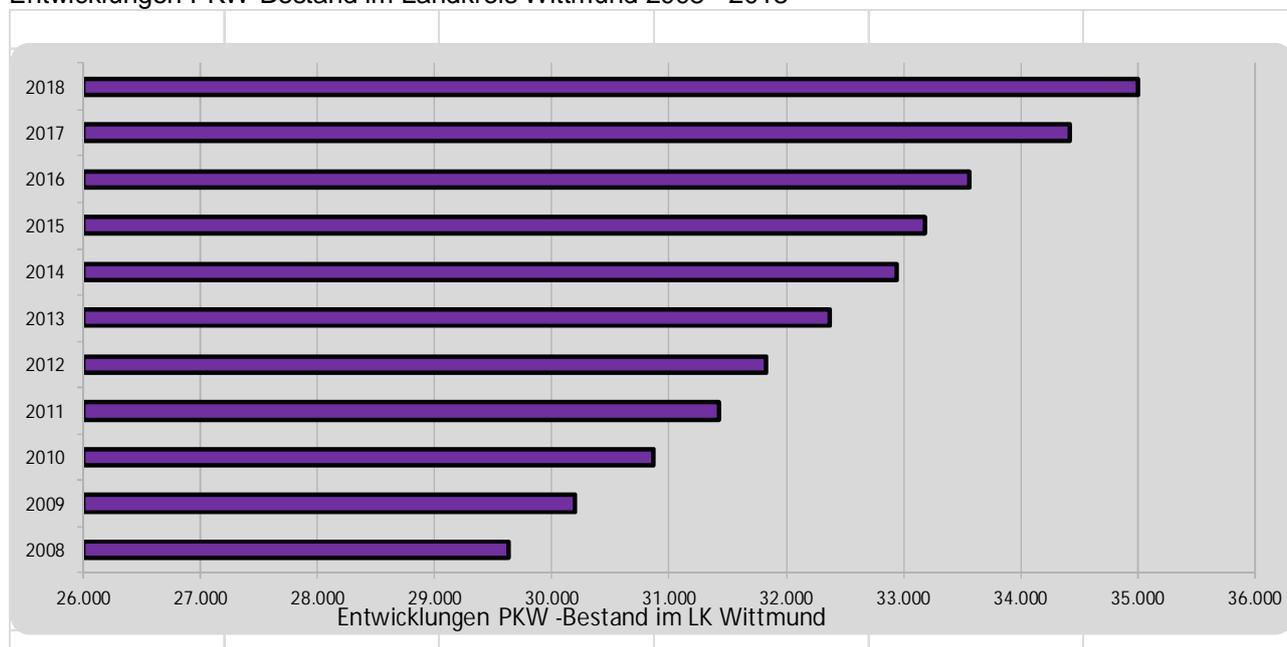


Abbildung: A - 3, Entwicklung PKW-Bestand im Landkreis Wittmund

Quelle: Zulassungsstelle Landkreis Wittmund (Stand: 01.01.2019)

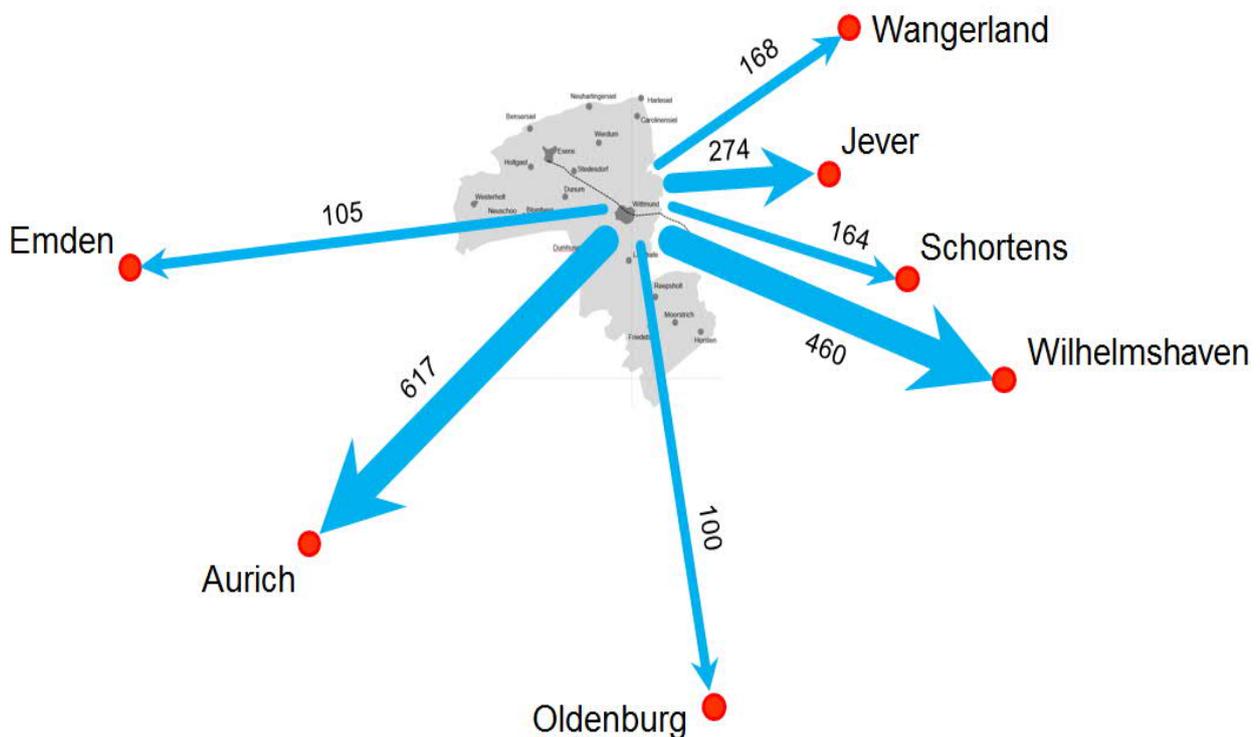
1.3.2.5 Pendlerverflechtungen

Die Auswertung der Pendlerstatistik zeigt mehr überregionale anstatt regionale Verflechtungen.

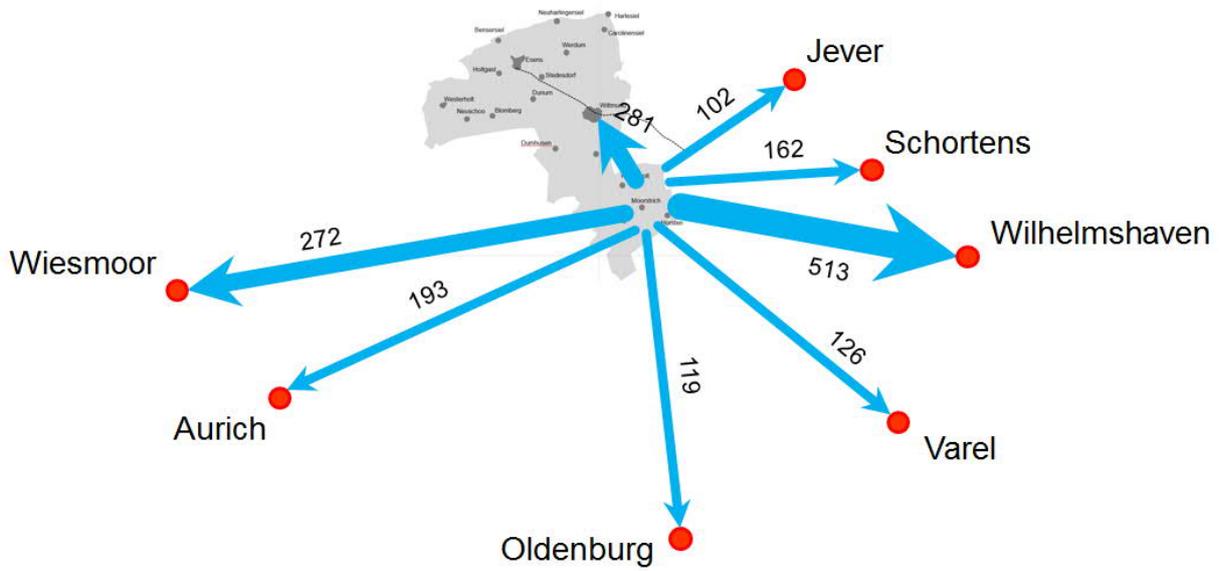
- Die Anzahl der Binnenpendler innerhalb des Landkreises Wittmund ist insgesamt geringer.
- Die Anzahl der Ein- und Auspendler ist von größerer Bedeutung.
- Die größten Pendlerströme sind von und nach den Landkreisen Aurich und Friesland festzustellen.
- Weitere Pendlerverflechtungen beziehen sich auf die Städte Wilhelmshaven und Oldenburg.

Nur die Inseln Langeoog und Spiekeroog weisen durch ihre besondere geographische Lage einen positiven Pendlersaldo auf. In den übrigen Gemeinden und der Stadt Wittmund müssen Arbeitnehmer in vielen Fällen ihren Wohnort verlassen, um den Arbeitsort erreichen zu können. Pendlerverflechtungen zwischen Wohnort und Arbeitsort bilden einen wichtigen Teil der regionalen Mobilität ab, daraus ergibt sich Handlungsbedarf für den NVP. Dieses wurde in dem vom Kreis Ausschuss am 11.06.2018 beschlossenen Mobilitätskonzept berücksichtigt.

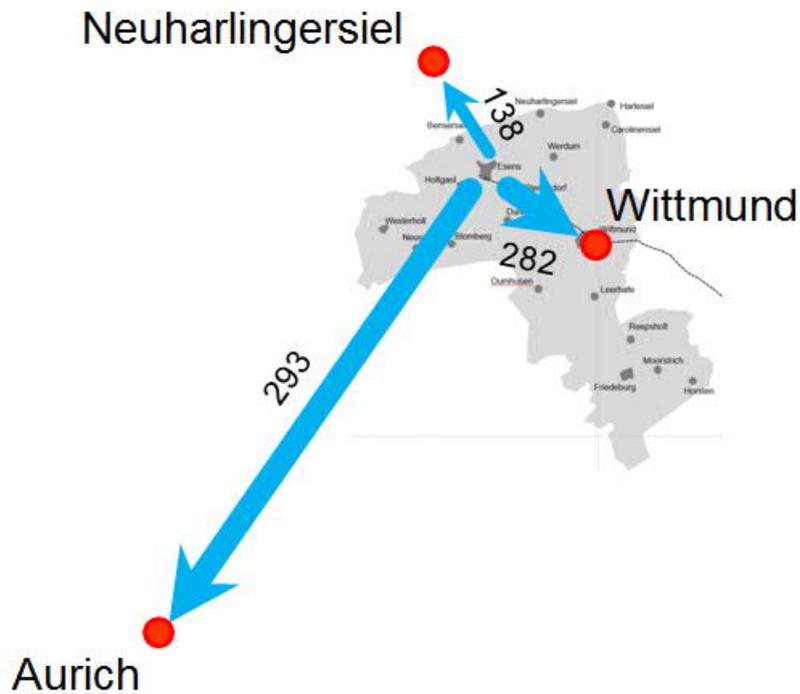
Aus- und Einpendler Wittmund:



Aus- und Einpendler Friedeburg:



Aus- und Einpendler Esens:



Auspendler Westerholt:

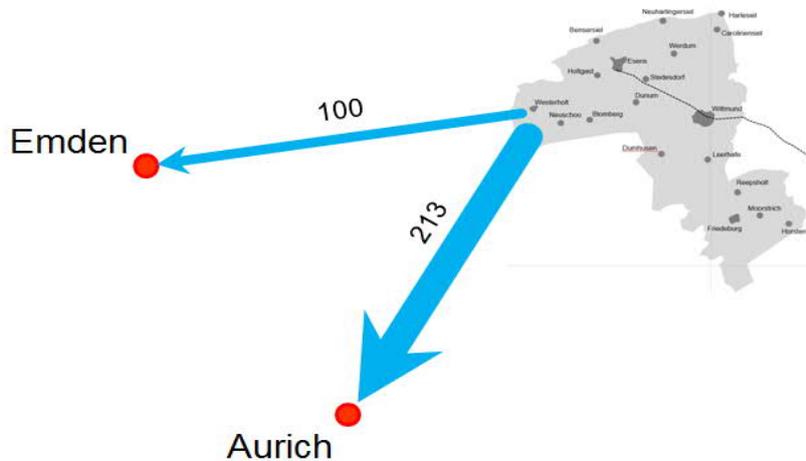


Abbildung: A – 4-7, Aus- und Einpendler

Quelle: Mobilitätskonzept Mobile Zeiten (01.01.2019)
(Es wurden Pendlerzahlen ab 100 Personen ausgewertet).

1.4 Schulen und Schüler	27
1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahlen	27-29
1.4.2 Schülerbeförderung	30-31
1.4.3 Schulentwicklung	31-32

Der ÖPNV wird in einem ländlich strukturierten Raum überwiegend durch die Schülerbeförderung bestimmt, die die wichtigste Säule der Finanzierung und des Fahrgastaufkommens darstellt. In Abhängigkeit von der Schullandschaft mit ihren Schulstandorten, der Entwicklung der Schülerzahlen und den jeweiligen Schülerströmen ergeben sich besondere Anforderungen an die Schülerbeförderung und den ÖPNV im Landkreis Wittmund.

Die Linienstruktur auf fast allen Linien im Landkreis Wittmund ist auf die Schulstandorte ausgerichtet und das Fahrplanangebot richtet sich nach den Unterrichtszeiten.

1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahlen

Zentrale Schulstandorte innerhalb des Landkreises sind die Städte Wittmund und Esens. In Wittmund befinden sich mit der Kooperativen Gesamtschule (KGS) und den Berufsbildenden Schulen (BBS) die beiden größten Schulen des Landkreises. In Esens befindet sich das Niedersächsische Internatshausgymnasium (NIGE). Diese Schule liegt in der Trägerschaft des Landes. Darüber hinaus befindet sich dort auch eine Außenstelle der BBS. Ein weiteres privates Gymnasium befindet sich auf der Insel Spiekeroog.

Schüler haben neben den Schulen im Landkreis Wittmund alternativ die Möglichkeit, weiterführende Schulen in den benachbarten Landkreisen Aurich und Friesland sowie in Wilhelmshaven zu besuchen.

Nachstehend eine Übersicht über das gesamte Schulwesen im Landkreis Wittmund:

Schülerzahlen:

Grundschulen:	Schülerzahlen gesamt	
	Finkenburgschule		426
davon Standort Wittmund	368	
davon Standort Willen	58	
Leerhufe-Adorf		159
davon Standort Leerhufe	103	
davon Standort Ardorf	56	
Burhufe		90
Carolinensiel		64
Esens-Nord		289
davon Standort Esens	233	
davon Standort Werdum	56	
Esens-Süd		183
davon Standort Dunum	68	
davon Standort Holtgast	64	
davon Standort Stedesdorf	51	
Friedeburg		211
davon Standort Wiesede	156	
davon Standort Marx	55	
Horsten		106
Reepsholt		68
Blomberg-Neuschoo		116
davon Standort Blomberg	83	
davon Standort Neuschoo	33	
Utarp-Ochtersum		95
davon Standort Utarp	60	
davon Standort Ochtersum	35	
Westerholt		151
davon Standort Westerholt	85	
davon Standort Willmsfeld	66	
Langeoog		48
Spiekeroog		24
Grundschulen gesamt		2.030
Förderschulen:		
Christian-Wilhelm-Schneider-Schule Esens		123
Schule an der Lessingstraße Wittmund		91
Haupt- und Realschulen:		
Herbert-Jander-Schule Esens		233
Carl-Gittermann-Realschule Esens		416
Schule "Altes Amt Friedeburg"		445
David-Fabricius-Ganztagsschule Westerholt		232
Alexander-von-Humboldt-Schule Wittmund		1.313
Niedersächsisches Internatsgymnasium Esens		889
Hermann-Lietz-Schule Spiekeroog		92
Berufsbildende Schule Wittmund		1.625
davon Standort Wittmund	1.369	
davon Standort Esens	256	
Inselschule Langeoog		75
Inselschule Spiekeroog		18
Schülerzahlen Landkreis Wittmund gesamt		7.582

Tabelle: T – 10, Schülerzahlen im Landkreis Wittmund

Quelle: Auswertung Amt für zentrale Dienste und Finanzen Landkreis Wittmund (Stand: 22.08.2018)

1.4.2 Schülerbeförderung

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 Schülerin-nen 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 Berufseinstiegschule, die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen.

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Landkreis Wittmund. Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung hat der Landkreis in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Wittmund geregelt. Die aktuelle Fassung ist am 15. Dezember 2010 in Kraft getreten.

Die Schülerbeförderung im Landkreis Wittmund erfolgt zu einem Teil mittels sogenannter (Schüler)-Freistellungsverkehre. Der Grund hierfür liegt zum Teil darin, dass zu abgelegenen Siedlungen kein öffentlicher Linienverkehr existiert und aus wirtschaftlichen Erwägungen der Verkehrsunternehmen nicht eingerichtet werden kann.

Zudem wählen Eltern Schulformen, die im Landkreis Wittmund nicht angeboten werden. Eine Schülerbeförderung zu diesen Bildungseinrichtungen kann aufgrund nicht vorhandener öffentlicher Linienverkehre nur als Freistellungsverkehr durchgeführt werden.

Ein freigestellter Schülerverkehr wird außerdem notwendig, wenn die Beförderung im ÖPNV nicht möglich ist, weil z.B. Mobilitätseinschränkungen der Schülerinnen/der Schüler gegeben sind.

Unter freigestelltem Schülerverkehr wird in der Freistellungsverordnung (abgekürzt FVO oder FO) 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. Der Landkreis Wittmund als Träger der Schülerbeförderung schreibt seine Freistellungsverkehre alle zwei Jahre neu aus.

Beförderungen zu Schulstandorten aufgrund von Mobilitätseinschränkungen der Schülerinnen/der Schüler werden durchgeführt zu folgenden schulischen Einrichtungen:

- Schule an der Lessingstraße, Wittmund
- Christian-Wilhelm-Schneider-Schule, Esens
- Schule am Extumer Weg / Förderschule für körperliche und motorische Entwicklung, Aurich
- Friedrich-Schlosser-Schule, Jever

Beförderungen zu Schulstandorten außerhalb des Landkreises Wittmund ohne Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr werden durchgeführt zur

- Johann-Heinrich-Leiner-Schule, Großefehn
- Eibenhorst-Schule, Westerstede
- Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte (LBZH), Oldenburg
- Förderzentrum Wilhelmshaven, Wilhelmshaven
- Freie Schule Ostfriesland, Großheide

Beförderungen zu Schulstandorten aufgrund fehlender konzessionierter Linienverkehre werden durchgeführt zu den Schulen

- Schule Altes Amt Friedeburg, Grundschule Marx, KGS Wiesmoor aus der Ortschaft Hopels
- Grundschule Leerhufe aus den Ortschaften Asel, Burmönken, Möns

Beförderungen aufgrund fehlender Fahrplanangebote der Verkehrsunternehmen mussten eingerichtet werden für folgende Schulstandorte:

- Grundschulstandorte Blomberg, Neuschoo und Westerholt in der Samtgemeinde Holtriem
- Rückfahrten am Nachmittag von Schulstandorten in den Samtgemeinden Esens und Holtriem
- Anfahrten zur 2. Unterrichtsstunde zu den Schulstandorten in den Samtgemeinden Esens und Holtriem

Sonderbeförderungen von Schülerinnen/Schüler der Inselgemeinden zur BBS Wittmund

- Fähranleger Bensorsiel (Langeoog)

1.4.3 Schulentwicklung

Bis 2009 regelte § 26 des NSchG die Schulentwicklungsplanung durch die Landkreise und kreisfreien Städte. Durch die Verabschiedung des Niedersächsischen Gesetzes zur landesweiten Umsetzung der mit dem Modellkommunen-Gesetz erprobten Erweiterung kommunaler Handlungsspielräume (NEKHG) entfiel die Verpflichtung einen Schulentwicklungsplan aufzustellen. Ziel ist aber auch weiterhin ein regional ausgeglichenes Bildungsangebot in der Region und in ganz Niedersachsen zu entwickeln.

Der Landkreis Wittmund hat im 1. Quartal 2015 die Projektgruppe Bildung und Region – biregio - aus Bonn mit der Erstellung eines Gutachtens zur Schulentwicklung in der Sekundarstufe I und II beauftragt. Dazu wurde im Juli 2015 eine Elternbefragung aller Kinder der ersten bis dritten Jahrgangsstufe durchgeführt und das Ergebnis sowie die demografische Entwicklung mit den Bürgermeisterinnen der Gemeinden und den Schulleiterinnen und Schulleitern erörtert. Am 28.01.2016 wurde es der breiten Öffentlichkeit präsentiert.

Es zeichneten sich zwei konkrete Handlungsfelder für den Schulträger ab, nämlich das Förderangebot im Schwerpunkt Geistige Entwicklung im Landkreis Wittmund und die sinkenden Schülerzahlen an den Berufsbildenden Schulen mit den Auswirkungen auf das Bildungsangebot und den Raumbedarf (ggfls. möglicher Verzicht auf die Außenstelle Esens). Die Verwaltung wurde beauftragt, zusammen mit den Schulen entsprechende Konzepte zu entwickeln.

Förderschulangebot Schwerpunkt Geistige Entwicklung: In einer Arbeitsgruppe mit den Schulleitern der Förderschulen Esens und Wittmund sowie einer Vertreterin der Landesschulbehörde wurden in 2016/2017 die verschiedenen Optionen, die das Schulgesetz vorsieht, diskutiert und bewertet. Vorgeschlagen wurde, In einem ersten Schritt eine Außenstellenlösung umzusetzen, in einem zweiten Schritt könnte dann an weitergehenden Konzepten gearbeitet werden. Aufgrund der von der Prognose des Büros biregio abweichenden steigenden Schülerzahlen beschloss der Kreisausschuss am 19.04.2018, dass die Förderschulen Wittmund und Esens mit dem Schwerpunkt Geistige Entwicklung zunächst erhalten bleiben. Die Schülerzahlen sind auch vor dem Hintergrund der weiter fortschreitenden Inklusion zu beobachten und das zukünftige schulische Angebot ist darauf auszurichten. Die Angelegenheit ist zu gegebener Zeit erneut zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Berufsbildende Schulen: Der Kreisausschuss hat am 19.04.2018 beschlossen, dass von einer Auflösung der Außenstelle Esens der Berufsbildenden Schulen für den Landkreis Wittmund zum jetzigen Zeitpunkt, insbesondere vor dem Hintergrund der zu erwartenden eingeschränkten Nutzung durch die am Standort Wittmund anstehenden baulichen Maßnahmen, abgesehen wird. Die

Entwicklung der Schülerzahlen ist zu beobachten und die Angelegenheit zu gegebener Zeit erneut zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Weiteres Schulangebot im Landkreis Wittmund: Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 19.04.2018 außerdem beschlossen, dass die Haupt- und Realschule Friedeburg, die Kooperative Gesamtschule Wittmund, die Oberschule Westerholt, die Hauptschule Esens, die Realschule Esens, die Inselschule Langeoog und die Inselschule Spiekeroog auch zukünftig neben den Förderschulen und den Berufsbildenden Schulen das schulische Angebot des Landkreises Wittmund als Schulträger darstellen.

Darüber hinaus wurde wegen der Möglichkeit einer befristeten Verlängerung der Fortführung des Förderschulangebotes im Schwerpunkt Lernen vom Kreisausschuss in seiner Sitzung am 19.04.2018 beschlossen, dass aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der daraus resultierenden Prognose über die Schülerzahlen auf eine Antragstellung zur befristeten Weiterführung sowie auf die Einrichtung von Lerngruppen an einer allgemeinbildenden Schule verzichtet wird. Der Landkreis Wittmund sichert den allgemeinbildenden Schulen seine Unterstützung bei der Umsetzung der Inklusion, z. B. durch die Aufstockung/Erweiterung des Mobilen Dienstes zu. Damit läuft der Förderschwerpunkt Lernen zum Ende des Schuljahres 2022/2023 aus.

1.5 Verkehrsanlagen	32
1.5.1 Straßennetz	32
1.5.2 Schienennetz	33
1.5.3 Wasserstraßen/Häfen	33
1.5.4 Luftverkehr	33

1.5.1 Straßennetz

Im Landkreis Wittmund befindet sich keine Autobahn. Anschlussmöglichkeiten an das deutsche Autobahnnetz gibt es an den Anschlussstellen Remels und Filsum zur A 28 und zur A 29 am Wilhelmshavener Kreuz, Sande und Varel/Bockhorn.

Das Kreisgebiet erschließen vier Bundesstraßen. Die B 210 von Emden nach Wilhelmshaven durchschneidet das Kreisgebiet in Ost-West-Richtung. Das südliche Kreisgebiet wird durch die B 436 (Leer – Sande) erschlossen. In Friedeburg beginnt zudem die B 437 in Richtung Varel und dem Wesertunnel bei Bremerhaven. Die B 461 verbindet die Kreisstadt Wittmund mit Carolinensiel.

Entlang vieler Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen führen separate Radwege, die auch im Hinblick auf den Fahrradtourismus von großer Bedeutung sind.

Straßen (Stand 01.01.2019)	Straßenlängen	mit Radweg	Bemerkung
Bundesstraße	49,758	45,592	
Landesstraße	121,304	110,790	
Kreisstraße	171,469	104,416	
befestigte Gemeindestraße	1.155,084 Km		ohne Inseln Stand (01/2012)

Tabelle: T - 11, Straßennetz

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr

1.5.2 Schienennetz

Der Landkreis Wittmund ist über die Bahnlinie RB 59 (Wilhelmshaven-Sande-Esens) an das Schienennetz angebunden. Die Trasse zweigt im Bahnhof Sande von der Linie Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven ab und verläuft bis zum Haltepunkt Esens. Die Streckenlänge beträgt 33,4 Kilometer, wobei 17,2 Kilometer auf das Kreisgebiet Wittmund entfallen. Derzeitiger Betreiber ist die NordWestBahn GmbH, Osnabrück.

Auf der Insel Langeoog befindet sich eine 2,6 Kilometer lange Schmalspurbahn, die den Fährhafen mit dem Ort Langeoog verbindet. Der Personenverkehr wird vom Eigenbetrieb Schifffahrt der Inselgemeinde Langeoog betrieben.

1.5.3 Wasserstraßen/Häfen

Durch das südliche Kreisgebiet führt der Ems-Jade-Kanal. Er dient jedoch ausschließlich der Freizeitschifffahrt. In Upschört befindet sich eine Schleuse.

Die Häfen Bensorsiel und Neuharlingersiel sind von großer Bedeutung für den Landkreis Wittmund. Vom Hafen Bensorsiel verkehrt mehrmals täglich eine Fähre zur Insel Langeoog. Die Überfahrten sind von der Tide unabhängig. Das Fahrplanangebot für den Linienfährverkehr wird je nach Jahreszeit in einen Winter- und einen Sommerfahrplan gegliedert.

Neuharlingersiel ist der Fährhafen zur Insel Spiekeroog. Die Schiffe verkehren tideabhängig mit täglich wechselnden Fahrzeiten. Je nach Wasserstand werden ein bis drei Fahrten pro Betriebstag angeboten.

Die Hafenanlagen in Harlesiel gliedern sich in den Binnen- und den Außenhafen. Der Binnenhafen hat nur eine Bedeutung als Yachthafen und als Zufahrt zum Museumshafen in Carolinensiel. Der Außenhafen dient zur Versorgung und als Fährhafen zur Insel Wangerooge. Das Areal liegt jedoch auf dem Gebiet des benachbarten Landkreises Friesland.

1.5.4 Luftverkehr

In Webershausen, etwa 6 Kilometer südwestlich der Kreisstadt Wittmund, befindet sich ein größerer Flugplatz, der aber nur militärisch genutzt wird.

Flugplätze mit regionaler Bedeutung sind die Anlage der Luftverkehr Friesland Harle in Harlesiel sowie auf der Insel Langeoog.

Der Anschluss an das überregionale Luftverkehrsnetz ist der JadeWeserAirport in Mariensiel (Landkreis Friesland).

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

1.6 Organisationsstruktur im ÖPNV	34
1.6.1 Aufgabenträger	34
1.6.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade	34-35
1.6.3 Verkehrsunternehmen	35
1.6.4 Verkehrsverbund Ems-Jade	35-36

1.6. Organisationsstruktur im ÖPNV

Entsprechend dem RegG aus dem Jahr 1993 liegt die Aufgaben- und Finanzverantwortung im ÖPNV bei den AT. In Niedersachsen sind im NNVG als AT die Landkreise und kreisfreien Städte festgelegt worden. Zur Verbesserung der kreisübergreifenden Zusammenarbeit haben sich die meisten AT in Niedersachsen mit benachbarten AT zu einer gemeinsamen Gesellschaft oder zu einem Zweckverband zusammengeschlossen.

Die Aufgabe der Durchführung des ÖPNV sowie die rechtliche Verantwortung gegenüber dem Fahrgast liegt bei den Verkehrsunternehmen. Der größte Teil der Verkehrsunternehmen in Niedersachsen hat sich mit dem Ziel einer gemeinsamen Angebotserstellung, Vermarktung und Tarifangeboten zu Gesellschaften oder Verkehrsbünden zusammengeschlossen.

1.6.1 Aufgabenträger

Die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer, Wittmund und die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven als AT des ÖPNV haben im Jahr 1997 eine gemeinsame Gesellschaft, die Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) gegründet.

1.6.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Die Verkehrsregion - Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) ist der Verbund der Aufgabenträger in der Region Ems-Jade. Gesellschafter sind die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven.

Die Verkehrsregion wurde 1997 gegründet, um die gemeinsamen Interessen im ÖPNV wahrzunehmen und gegenüber Dritten zu vertreten. Dazu gehören insbesondere:

- Entwicklung, Aufbau und Sicherung einer verbundweiten ÖPNV-Konzeption und die Abstimmung der kreisübergreifenden Verkehre und Tarife,
- die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen gegenüber den Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV, dem Bund, dem Land, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und den in der Region aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den zuständigen Infrastrukturgesellschaften.

Neben den öffentlichen Institutionen arbeitet die VEJ auch eng mit anderen Interessensvertretungen und Verbänden zusammen, wie beispielsweise dem Fahrgastverband PRO BAHN.



Abbildung: A - 8, Organisationsstruktur Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

1.6.3 Verkehrsunternehmen

Im Landkreis Wittmund besitzen zurzeit neun VU eigenwirtschaftliche Konzessionen für den Buslinienverkehr gemäß §§ 42 und 43 PBefG (vgl. auch Kapitel 2), die Haltestellen auf dem Gebiet des Landkreises bedienen. Hierbei haben einige Genehmigungsinhaber die Betriebsführerschaft auf ein anderes VU übertragen. Der Betriebsführer hat dieselben Rechte und Pflichten des Genehmigungsinhabers. Nicht alle Verkehrsleistungen werden vom Genehmigungsinhaber bzw. Betriebsführer selbst erbracht, sondern wurden an Auftragsunternehmen vergeben.

1.6.4 Verkehrsverbund Ems-Jade

Der Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) ist der Zusammenschluss der Busunternehmen in den Landkreisen Leer, Aurich, Wittmund und Friesland sowie den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven. Insgesamt 23 Verkehrsunternehmen haben den Verkehrsverbund im Jahre 2003 gegründet und zum 01.01.2006 den Betrieb als Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) aufgenommen.

Im Verbund sind 16 lokale und regionale Busunternehmen aktiv, die auf insgesamt 212 Linien jährlich mehr als 29,58 Mio. Fahrgäste befördern. Dafür werden 453 Busse und über 761 Busfahrer eingesetzt. Insgesamt fahren die Busse des Verbundes jährlich knapp 19 Mio. Kilometer. Mit ca. 4.500 Haltestellen wird ein nahezu flächendeckendes Angebot in der Region vorgehalten.

In einem gemeinsam geschlossenen Vertrag („VEJ-VEJ-Vertrag“) zwischen den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund, den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven sowie der Stadt Leer und dem Verkehrsverbund Ems-Jade wurde das Ziel vereinbart, die Attraktivität des ÖPNV in der Region Ems-Jade zu steigern. Dieser Vertrag wurde erstmalig zum 01.01.2006 geschlossen und zum 01.01.2018 neu vereinbart. Er gilt zunächst bis zum 31.12.2025 mit der Option einer Verlängerung um weitere 4 Jahre. Bis zum 31.03.2021 findet eine gemeinsame Evaluierung der Vertragsinhalte statt.

Alle Verkehrsunternehmen, die Genehmigungen im Landkreis Wittmund besitzen, gehören dem Verkehrsverbund an.

Im Wesentlichen wurden folgende umzusetzende Neuerungen/Verbesserungen im ÖPNV vereinbart:

- Haltestellenaushänge werden nach formalen Vorgaben vereinheitlicht.
- Fahrplanflyer der relevanten Buslinien werden mindestens einmal jährlich in einem einheitlichen Design gedruckt.

- Einführung eines Beschwerdemanagement mit einheitlicher schriftlicher Dokumentation und Recht auf Einsicht durch den AT
- Einführung eines einheitlichen Busdesigns
- jährlich veröffentlichter Verbundbericht
- Beibehaltung des Verkehrsangebotes im bisherigen Umfang
- gemeinsame Verbesserungen des Verkehrsangebotes durch Entwicklung eines Verkehrssystems und Einführung von Bedienungsebenen
- Weiterentwicklung der Attraktivität des Verbundtarifes
- Einführung eines Echtzeitinformationssystems

2. Bestandsaufnahme und Bewertung	36
2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot (Liniennetz)	36-43
2.1.1 Verkehrsunternehmen	44
2.1.2 Tarif	44-45
2.1.3 Einsteigerbus	45-46
2.1.4 Urlauberbus	46-47
2.1.5 Mitfahrsystem "Fahr mit bi Frünnen in d "Harlingerland"	47
2.1.6 Fahrgastaufkommen	48

2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot (Liniennetz)

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Wittmund wird in der Regel als allgemeiner Linienverkehr nach §§ 42 und 43 PBefG durchgeführt.

Das Verkehrsangebot ist recht unterschiedlich ausgeprägt. Der überwiegende Teil orientiert sich insbesondere an den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung. Darüber hinaus gibt es im Bereich der Küstenbäder touristisch orientierte Verkehre.

Einige Linien benachbarter Landkreise tangieren den Landkreis Wittmund nur über einen sehr kurzen Streckenverlauf.

111 Wilhelmshaven – Sande – Friedeburg – Wiesmoor

Die **Linie 111** kann als das Herzstück des ÖPNV in der Gemeinde Friedeburg gesehen werden. Obwohl das Fahrtenangebot recht überschaubar ist, gibt es einige Fahrten, die außerhalb der sonst vorherrschenden Ausrichtung auf die Schülerbeförderung angeboten werden. Verbindungen bestehen zwischen den Ortsteilen Etzel und Horsten und dem Gemeindezentrum in Friedeburg sowie nach Wiesmoor, Sande und in das Oberzentrum Wilhelmshaven. Bei sechs Fahrten (Montag bis Samstag) wird am Bahnhof Sande eine Verknüpfung mit dem SPNV hergestellt. Von Montag bis Freitag verkehren sechs Fahrtenpaare durchgehend zwischen Wiesmoor und Wilhelmshaven, davon drei auch an Ferientagen. Zwei weitere Fahrtenpaare verdichten den Fahrplan zwischen Wilhelmshaven und Horsten. Diese verkehren ebenfalls auch in den Ferien. An Samstagen verzeichnet der Fahrplan drei Fahrtenpaare zwischen Wiesmoor und Wilhelmshaven.

211 Jever – Carolinensiel – Harlesiel

Die **Linie 211** verläuft überwiegend im Landkreis Friesland und verbindet die Kreisstadt Jever mit der Gemeinde Wangerland und dem Anleger in Harlesiel (Insel Wangerooge). Im nördlichen Verlauf der Linie wird durch weitere drei Haltestellen in Carolinensiel (Bahnhof, Feuerwehr, Friedrichsschleuse) auch der Landkreis Wittmund angeschlossen. An Werktagen verkehren etwa

10 Fahrtenpaare über den Tag verteilt zwischen Harlesiel und Jever. In den Ferien ist das Fahrtenangebot stark eingeschränkt. Einige der angebotenen Fahrten in Tagesrandlagen verkehren als Ruf-mich-Bus. Der Fahrtwunsch ist am Werktag vorher oder am selben Tag bis 11 Uhr anzumelden.

Der Fahrplan verzeichnet auch Fahrtmöglichkeiten am Samstag (drei Fahrtenpaare) und an Sonn- und Feiertagen (zwei Fahrtenpaare). Diese Fahrten verkehren ebenfalls als Ruf-mich-Bus mit vorheriger Anmeldung des Fahrtwunsches am Werktag vorher.

10007 Sande – Jever – Carolinensiel – Harlesiel („Tidebus“)

Mit dem sogenannten „Tidebus“ (**Linie 10007**) besteht eine weitere Fahrtmöglichkeit zwischen Harlesiel bzw. Carolinensiel zum Anschluss an die Züge der Nordwestbahn im Bahnhof Sande. Die Fahrzeiten sind auf die Fährverbindung zwischen Harlesiel und Wangerooge abgestellt und es werden in Abhängigkeit der Gezeiten ein bis zwei Fahrtenpaare täglich angeboten. Beim „Tidebus“ handelt es sich um ein Angebot des Fernverkehrs der Deutschen Bahn.

218 Friedeburg – Schortens – Jever

Die **Linie 218** verbindet Friedeburg mit den Städten Schortens und Jever im benachbarten Landkreis Friesland. Alle im Fahrplan verzeichneten Fahrten verkehren nur an Schultagen. Neben der Ausrichtung der Fahrzeiten auf die Schulstandorte Schortens und Jever gibt es noch wenige Fahrten früh morgens nach Jever und in der Zeitlage am Vormittag bzw. am frühen Nachmittag. Fahrplanangebote am Samstag sowie an Sonn- und Feiertagen gibt es auf der Linie nicht.

241 Jever – Cleverns – Rispel

Die Linie verläuft überwiegend im Landkreis Friesland. Lediglich der Linienendpunkt in Rispel befindet sich im Landkreis Wittmund. Von Rispel aus gibt es zwei Fahrtenpaare montags bis freitags an Schultagen zum Schulstandort in Jever. Außerhalb dieser Zeiten wird kein Linienverkehr von und zu den Haltestellen im Landkreis Wittmund angeboten.

264 Zetel – Friedeburg

265 Varel – Zetel – Schortens – Jever

Die **Linie 264** stellt eine Verbindung zwischen dem Gemeindegebiet Friedeburg mit den Ortsteilen Friedeburg/Etzel/Horsten/Marx und der Gemeinde Zetel im Landkreis Friesland her. Montag bis Freitag an Schultagen verkehren zwei Fahrtenpaare bis Friedeburg. Zwei zusätzliche Fahrten beginnen in Marx. Am Nachmittag verzeichnet die **Linie 264** fünf weitere Fahrten von Zetel nach Friedeburg, die jedoch alle Haltestellen in der Gemeinde Friedeburg nur zum Ausstieg bedienen. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in der Ferienzeit verkehren keine Busse auf den genannten Linien.

Ferner tangiert die **Linie 265** das Gemeindegebiet Friedeburg. In Horsten werden aber lediglich die Haltestellen Kirche und Grundschule angefahren. Von dort aus besteht morgens an Schultagen eine Anfahrt zu den Schulstandorten in Schortens und Jever, am Nachmittag zwei Fahrten von dort zurück nach Horsten.

311 Horsten / Bentstreek – Friedeburg – Wittmund

Die **Linie 311** bildet eine komplette Verkehrsachse von der Gemeinde Friedeburg in die Kreisstadt Wittmund. Die Fahrten verkehren über die Hauptstraße direkt zwischen Wittmund und Friedeburg bzw. den Ortsteilen Horsten, Etzel, Marx und Bentstreek.

Der angebotene Linienvorkehr ist nahezu ausschließlich auf den Bedarf der Schülerbeförderung der Schulen in der Kreisstadt Wittmund ausgelegt. Darüber hinaus gibt es einzelne Fahrten zwischen Friedeburg und Wittmund.

Außerhalb von Schultagen sowie an den Wochenenden findet kein Linienvorkehr statt.

313 Jever – Wittmund – Esens

Diese Linie lässt sich aufgrund der Fahrplanstruktur in zwei Teillinien aufteilen.

Östlicher Teil: Jever – Wittmund; westlicher Teil: Wittmund – Esens.

Der östliche Teil stellt eine Verbindung zwischen den Kreisstädten Jever und Wittmund her. Zudem bindet er den Ortsteil Asel an die Stadt Wittmund an. Das Fahrplanangebot sieht lediglich Fahrten an Schultagen vor, die auf die Schulanfangs- und -endzeiten der Schulen in Jever und Wittmund ausgerichtet sind. Der Fahrplan wird – besonders außerhalb der Schulzeiten – durch die **Linien 420** und **480** verdichtet.

Der westliche Teil verbindet die Städte Wittmund und Esens miteinander. Auch hier sind die Fahrzeiten ausschließlich auf die Schulstandorte in Wittmund sowie auf Schulen in der Stadt Esens ausgerichtet. Auf diesem Verkehrsast findet in den Ferien und an den Wochenenden kein Linienvorkehr statt.

312 Esens – Dornum – Norden

314 Norddeich – Dornumersiel – Westerholt – Dornum

Auf der **Linie 312** sind lediglich einzelne Fahrten verzeichnet, die an Schultagen von Montag bis Freitag von Esens nach Norden verkehren.

Die **Linie 314** verläuft überwiegend im Landkreis Aurich, ein Linienast ragt in die Samtgemeinde Holtriem hinein. Die auf diesem Ast verzeichneten Fahrten dienen ausschließlich der Schülerbeförderung und binden die Ortschaften Westerholt, Schweindorf und Uтары an den Schulstandort Dornum an. In der Ferienzeit sowie samstags und an Sonn- und Feiertagen gibt es zu den Haltestellen im Landkreis Wittmund kein Fahrtenangebot.

331 Friedeburg – Etzel – Horsten – Marx

332 Friedeburg – Marx – Bentstreek

334 Friedeburg – Hesel – Wiesede – Upschört – Wiesedermeer

335 Friedeburg – Reepsholt – Abickhufe – Dose

336 Reepsholt – Dose – Abickhufe – Upschört – Wiesedermeer

337 Reepsholt – Hesel – Heselerfeld

Diese Linien erschließen das Gemeindegebiet Friedeburg und bilden Verbindungen in alle Ortsteile ab. Sie können daher als Gemeindeverkehre angesehen werden. Das Fahrplanangebot ist nahezu ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet. Fahrzeiten orientieren sich an den Unterrichtszeiten der Schule „Altes Amt Friedeburg“ und den Grundschulen der Gemeinde. In den Ferien findet nur ein sehr eingeschränkter Verkehr statt. Lediglich ein bis zwei Fahrten auf den Tag verteilt verbinden die Ortsteile der o.g. Linien mit dem Gemeindezentrum in Friedeburg. Die Fahrten verkehren als Ruf-mich-Bus und der Fahrtwunsch ist am Vortage bis 16 Uhr bzw. 2 Stunden vor der Abfahrt telefonisch beim Verkehrsunternehmen anzumelden. An Samstagen sind ebenfalls nur ein bis zwei Fahrten im Fahrplan verzeichnet, die nur auf Anmeldung einen Werktag vorher bis 16 Uhr verkehren.

341 Wiesmoor - Friedeburg – Wiesede – Reepsholt – Müggenkrug – Wittmund

Diese Linie ergänzt und verdichtet das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Friedeburg und der Stadt Wittmund. In Ergänzung der **Linie 311** werden mit der **Linie 341** durch diverse Linienverästelungen Gebiete östlich und westlich der Hauptstraße erschlossen. Drei Fahrten verkehren von/bis Wittmund über Friedeburg hinaus bis Wiesmoor. Ebenso gibt es an Schultagen Fahrten als Ergänzung zur **Linie 111** zwischen Friedeburg nach Wiesmoor.

Auch auf dieser Linie ist das Fahrplanangebot fast ausschließlich auf die Schulanfangs- und -endzeiten der Schulen in Wittmund, Friedeburg und Wiesmoor ausgerichtet. Auf der **Linie 341** sieht der Fahrplan in den Ferien montags bis freitags 3-mal täglich ein Fahrtenpaar zwischen Friedeburg und Wittmund sowie 2-mal täglich zwischen Wiesedermeer und Wittmund vor. Diese Fahrten verkehren als Ruf-mich-Bus nur bei vorheriger Anmeldung.

Am Samstag verzeichnet der Fahrplan lediglich zwei Fahrtmöglichkeiten zwischen Wiesedermeer und Wittmund als Ruf-mich-Bus.

342 Wittmund – Ardorf – Collrunge

343 Wittmund – Funnix – Carolinensiel – Harlesiel

344 Wittmund – Toquard – Eggelingen

345 Wittmund – Jackstede – Burhufe – Endzetel

Für die regionale Erschließung der Stadt Wittmund steht neben den **Linien 313** und **341** dem Fahrgast das Fahrplanangebot der o.g. Linien zur Verfügung. Die Fahrzeiten sind auf diesen Linien bis auf wenige Ausnahmen auf die Notwendigkeiten der Schülerbeförderung ausgerichtet und an die Schulanfangs- und -endzeiten der Schulstandorte in der Stadt Wittmund sowie den Grundschulen der Ortsteile angepasst. In den Ferien (nur **Linie 345**) sowie an Samstagen gibt es nur einzelne Fahrten, die als Ruf-mich-Bus mit vorheriger Anmeldung verkehren.

Auf der **Linie 343** von und nach Carolinensiel und Harlesiel orientieren sich einige wenige Fahrtangebote an touristischen Bedürfnissen. In den Ferien werden drei und an Samstagen zwei Fahrtenpaare angeboten. Die Fahrten an Samstagen verkehren nur bei Anmeldung einen Werktag vorher bis 16 Uhr.

346 Wittmund – Westerholt

Die **Linie 346** verbindet die Kreisstadt Wittmund mit der Samtgemeinde Holtriem. Ein Teilabschnitt zwischen Webershausen und Blomberg erschließt ein Gebiet des Landkreises Aurich.

Die Fahrzeiten orientieren sich an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung und sind auf den Schulstandort Wittmund ausgerichtet.

Einige Fahrten am Nachmittag verkehren als Ruf-mich-Bus mit vorheriger Anmeldung bis 16 Uhr. In den Ferien sowie an Samstagen gibt es ein bis zwei Fahrten über die gesamte Linie als Ruf-mich-Bus. Die Anmeldung hat einen Werktag vorher zu erfolgen.

Nur die morgendliche Fahrt von und nach Wittmund verkehrt von Montag bis Freitag ohne vorherige Anmeldung.

361 Norden – Westerholt – Holtgast – Esens
362 Esens – Holtgast – Damsum – Bengersiel
363 Esens – Stedesdorf – Neuharlingersiel – Carolinensiel
368 Bengersiel – Westerholt – Esens

Diese Linien erschließen große Gebiete der nördlichen Samtgemeinde Esens, sowie Teile der Samtgemeinde Holtriem und des Landkreises Aurich. Sie können daher als Gemeindeverkehre der Samtgemeinde Esens angesehen werden. Das Fahrplanangebot ist überaus vielfältig. Die Belange der Schülerbeförderung zu den Schulstandorten der Samtgemeinde Esens finden Berücksichtigung, auf den Linien finden sich aber auch die touristisch geprägten Verkehre (Küstenlinien) zu den Fähranlegern Bengersiel, Neuharlingersiel und Harlesiel mit Anbindung an die Bahnhöfe Esens und Norden. Auf diesen Relationen verzeichnet der Fahrplan ein dichtes Fahrtenangebot an allen Wochentagen. Die Bäderverkehre sind aufgrund der besseren Außendarstellung in die Gesamtverkehre der **Linien K1, K2 und K3** zusammengefasst (siehe dort). Auf den Nebenverästelungen der Linien gibt es überwiegend Verkehre von Montag bis Freitag an Schultagen. Außerhalb dieser Zeiten findet hier kein Linienverkehr statt.

365 Blomberg – Moorweg – Esens

Die **Linie 365** erschließt den südlichen Teil der Samtgemeinde Esens sowie mit Blomberg einen Teil der Samtgemeinde Holtriem. Das Fahrplanangebot ist nahezu ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet. Fahrzeiten orientieren sich an den Unterrichtszeiten der Schulen der Stadt Esens und der Grundschule Dunum. In den Ferien findet kein Linienverkehr statt. Am Samstag und an Sonn- und Feiertagen verkehrt lediglich ein Fahrtenpaar als Ruf-mich-Bus. Der Fahrtwunsch ist am Vortage vor der Abfahrt telefonisch beim Verkehrsunternehmen anzumelden.

378 Aurich – Westerholt – Esens

Neben der **Linie 473** besteht über die **Linie 378** eine Anbindung von Esens und Aurich und eine Erschließung von Teilen der Samtgemeinde Holtriem. Die Fahrzeiten der Busse sind überwiegend auf die Schulanfangs- und – endzeiten der Schulstandorte in Esens und Aurich ausgerichtet. Außerhalb der Schulzeiten verkehren in den Ferien drei Fahrtenpaare über den gesamten Linienverlauf. An Samstagen werden zwei Fahrtenpaare angeboten, die als Ruf-mich-Bus mit vorheriger Anmeldung bis 15 Uhr am Vortag verkehren.

420/480 Aurich – Wittmund – Jever – (Wilhelmshaven)

Über diese Linien werden durchgehende Verbindung zwischen Aurich und Jever/Wilhelmshaven angeboten, wobei von/bis Wilhelmshaven ein Umstieg in Jever zur **Linie 219** erforderlich ist. Die Linie verläuft im Landkreis Wittmund über die B 210 und bietet Fahrgästen eine Verbindung zwischen Wittmund und den angrenzenden Landkreisen Aurich und Friesland. Ergänzt wird das Fahrtenangebot durch die **Linien 313** (Wittmund – Jever) und **474** (Wittmund – Aurich). Das Angebot der **Linie 480** besteht aus zwei Fahrtenpaaren am Vormittag und am Abend von Montag bis Freitag sowohl an Schultagen, als auch in den Ferien. Ergänzend verkehrt an Schultagen ein Fahrtenpaar als **Linie 420** am Nachmittag. Am Samstag wird lediglich ein Fahrtenpaar am Vormittag angeboten, das jedoch nur auf Voranmeldung am Vortag bis 16 Uhr verkehrt.

445 Aurich – Eversmeer – Norden

Zwischen Aurich und Norden durchschneidet die **Linie 445** über den Königsweg ein kurzes Teilstück der Samtgemeinde Holtriem mit Haltestellen in Eversmeer und Willmsfeld. Der Fahrplan verzeichnet an Schultagen vier Fahrtenpaare, die überwiegend auf die Schülerbeförderung der Schulstandorte in der Stadt Aurich ausgerichtet sind. In den Ferien verkehrt je ein Fahrtenpaar am Morgen und am Nachmittag. Samstags und an Sonn- und Feiertagen werden die im Landkreis Wittmund gelegenen Haltestellen nicht bedient.

464 Aurich – Wiesedermeer – Wiesmoor

Auf dem Teilabschnitt zwischen Brockzetel und Marcardsmoor verläuft die **Linie 464** über das Kreisgebiet des Landkreises Wittmund und erschließt einige Haltestellen in der Gemeinde Friedeburg im Ortsteil Wiesedermeer. Die Fahrzeiten der Busse sind ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung zu den Schulstandorten in Aurich und Wiesmoor ausgerichtet. Samstags und an Sonn- und Feiertagen werden die im Landkreis Wittmund gelegenen Haltestellen nicht bedient.

473 Aurich – Esens – Bengersiel

Mit der **Linie 473** wird eine Anbindung der Orte Bengersiel, Esens und Blomberg mit dem Landkreis Aurich und der Stadt Aurich geschaffen. Die Fahrten beginnen und enden am Fähranleger Bengersiel (Langeoog) und binden zudem den Schienenverkehr am Bahnhof Esens an. Das Fahrplanangebot sieht sieben Fahrtenpaare in einem 2-stündlichen Taktverkehr von Montag bis Freitag vor. An Sonn- und Feiertagen verkehren fünf Fahrtenpaare.

474 Aurich – Wittmund

Die **Linie 474** stellt eine weitere Verbindung mit dem Landkreis Aurich her und verkehrt zwischen den Kreisstädten Wittmund und Aurich. Über den Tag verteilt werden auf dieser Linie von Montag bis Freitag vier Fahrtenpaare angeboten. Alle Fahrten verkehren ohne Einschränkung an Schul- sowie auch an Ferientagen, ein Fahrtenpaar am Morgen und frühen Nachmittag jedoch nur an Schultagen.

An den Wochenenden werden samstags drei und an Sonn- und Feiertagen zwei Fahrtenpaare angeboten. Diese verkehren jedoch nur bei telefonischer Anmeldung am Freitag vorher bis 16 Uhr. In der Nacht von Samstag auf Sonntag verkehren vier Fahrtenpaare als „NachtEule“ zwischen Wittmund und Aurich.

Verdichtet wird das Fahrplanangebot zwischen Wittmund und Aurich durch die Fahrten der **Linien 420** und **480** (siehe dort).

485 Dornum – Blomberg – Westerholt

Die **Linie 485** erschließt den Bereich der Samtgemeinde Holtriem und kann daher als Gemeindeverkehr angesehen werden. Das Fahrplanangebot ist ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet. Fahrzeiten orientieren sich an den Unterrichtszeiten der Oberschule Westerholt und der Grundschule Willmsfeld. In den Ferien sowie samstags und an Sonn- und Feiertagen findet kein Linienverkehr statt.

Verdichtet wird das Angebot durch die **Linie 346** in Richtung Wittmund sowie zwischen Westerholt und Willmsfeld durch die **Linie 378**.

Kombinierte Linien im Bäderverkehr (Küstenlinien):

K1 Norden – Westerholt/Dornum – Esens – Benersiel – Neuharlingersiel – Harlesiel

Die **Linie K1** ist eine Zusammenfassung der **Linien 314, 361, 362** und **368**. Der Fahrplan ist in Anlehnung an den Fährverkehr zu den Inselbädern aufgestellt und verzeichnet in der Zeit von 8 Uhr bis 19 Uhr auf dem Abschnitt zwischen Harlesiel und Esens ein stündliches Angebot. Ab Esens verkehren die Busse im stündlichen Wechsel auf zwei Linienästen weiter nach Norden. Ein Linienast führt durch die Samtgemeinde Holtriem, wo regelmäßige Anschlüsse nach Esens und an die Bahnstrecke in Richtung Sande bestehen.

Die Busse verkehren an allen Wochentagen und die Fahrzeiten sind so eingerichtet, dass an den Bahnhöfen in Esens und in Norden kurze Übergänge zu den Zügen bestehen sowie am Bahnhof Esens zu den Bussen der anderen Küstenlinien.

K2 Esens – Werdum – Neuharlingersiel

Die Busse der **Linie K2** bilden das Fahrplanangebot der **Linie 363** ab. Von Montag bis Samstag verkehren über den Tag verteilt drei Fahrtenpaare auf dieser Linie. Die Fahrzeiten sind am Bahnhof Esens mit dem Schienenverkehr sowie mit den Bussen der anderen Küstenlinien verknüpft, so dass Anschluss mit kurzen Übergangszeiten besteht.

In den Sommermonaten von April bis Oktober wird das Angebot um weitere Fahrten, insbesondere zwischen Werdum und Neuharlingersiel ergänzt. Mit drei Fahrtenpaaren wird dann ebenfalls die Ortschaft Altharlingersiel angeschlossen. An Sonn- und Feiertagen gibt es ganzjährig kein Fahrtenangebot.

K3 Esens – Dornumersiel – Neßmersiel – Norddeich

Die **Linie K3** ist eine Zusammenfassung der **Linien 314** und **362**. Im Landkreis Wittmund befindet sich der Linienabschnitt Esens-Holtgast-Utgast-Damsum. Über den Tag verteilt verkehren Montag bis Freitag an Schultagen fünf Fahrtenpaare über die Gesamtlinie, in der Ferienzeit zwei Fahrtenpaare. An Samstagen wird die Linie mit zwei Fahrtenpaaren bedient. An Sonn- und Feiertagen gibt es kein Fahrtenangebot. Am Bahnhof Esens ist die **Linie K3** mit dem Schienenverkehr sowie mit den Bussen der anderen Küstenlinien verknüpft, so dass Anschluss mit kurzen Übergangszeiten besteht.

**Gesamtaufstellung der Linienverkehre im Landkreis Wittmund mit Konzessionslaufzeiten
siehe nachfolgende Übersicht.**

Linie	Anfangspunkt	Endpunkt	über	Dauer der Genehmigung		Inhaber	abweichender Betriebsführer
				Beginn	Ende		
111	Wilhelmshaven	Wiesmoor	Horsten - Etzel - Friedeburg	01.07.2017	30.06.2027	Fass	
211	Jever	Harlesiel	Carolinensiel	29.09.2013	28.09.2021	WEB	
218	Jever	Friedeburg	Reepsholt	01.01.2015	31.12.2024	WEB	
241	Jever	Müggenkrug	Rispel	01.08.2012	31.07.2020	Janssen Friedeburg	
264	Friedeburg	Zetel	Marx - Horsten	09.08.2016	08.08.2027	Bruns	
265	Varel	Jever	Horsten	01.08.2010	31.07.2028	Bruns	
311	Horsten	Wittmund	Bentstreek - Marx - Friedeburg	01.08.2013	31.07.2021	Janssen Friedeburg	
312	Esens	Norden	Holtgast	01.08.2013	31.07.2021	WEB	
313	Esens	Jever	Wittmund - Burhufe	29.09.2013	28.09.2021	WEB	
314	Theener	Westerholt	Westerholt	27.09.2015	26.09.2025	Edzards / WEB / KBA	Edzards
331	Friedeburg	Friedeburg	Marx - Horsten - Etzel	01.12.2015	30.11.2025	Janssen Friedeburg	
332	Bentstreek	Friedeburg	Marx - Strudden	01.12.2015	30.11.2025	Janssen Friedeburg	
334	Wiesedermeer	Friedeburg	Wiesede - Hesel	01.01.2016	31.12.2025	KBA	Janssen Friedeburg
335	Reepsholt	Friedeburg	Dose	01.12.2015	30.11.2025	Janssen Friedeburg	
336	Wiesedermeer	Reepsholt	Dose - Upschört	01.12.2015	30.11.2025	Janssen Friedeburg	
337	Heselerfeld	Reepsholt	Hesel - Reepsholt	01.12.2015	30.11.2025	Janssen Friedeburg	
341	Wiesmoor	Wittmund	Upschört - Müggenkrug - Rispel	07.01.2014	31.12.2023	Janssen Wittmund	
342	Wittmund	Wiesedermeer	Willen - Collrunge - Müggenkrug	01.01.2016	31.12.2025	KBA	Janssen Wittmund
343	Wittmund	Harlesiel	Carolinensiel	03.08.2015	02.08.2025	Janssen Wittmund	
344	Wittmund	Eggelingen	Toquard	03.08.2015	02.08.2025	Janssen Wittmund	
345	Wittmund	Burhufe	Nenndorf	03.08.2015	02.08.2025	Janssen Wittmund	
346	Neuschoo	Wittmund	Westerholt - Blomberg	01.04.2015	31.03.2025	Janssen Wittmund	
361	Norden	Esens	Westerholt - Holtgast	15.09.2016	14.09.2026	Edzards	
362	Uppum	Bensersiel	Holtgast - Damsum - Esens	01.01.2015	31.12.2024	Edzards	
363	Carolinensiel	Esens	Neuharlingersiel - Werdum - Stedesdorf	15.10.2015	14.10.2025	Edzards	
365	Blomberg	Esens	Neugaude - Dunum - Altgaude	01.01.2015	31.12.2024	Edzards	
368	Dornumergröde	Esens	Westerholt - Bensersiel	01.09.2013	31.08.2021	Edzards	
378	Aurich	Esens	Westerholt - Willmsfeld - Eversmeer	01.08.2013	31.07.2023	Janssen Aurich	
420	Jever	Aurich	Wittmund	01.01.2016	31.12.2023	WEB	
445	Norden	Aurich	Eversmeer - Willmsfeld	01.02.2017	31.01.2027	Jacobs	
464	Aurich	Wiesmoor	Wiesedermeer	01.10.2015	30.09.2025	KBA	
473	Aurich	Bensersiel	Esens	01.05.2015	30.04.2025	KBA	
474	Aurich	Wittmund		01.05.2015	30.04.2025	KBA	
480	Emden	Jever	Wittmund	01.08.2013	31.07.2023	KBA	
485	Domum	Westerholt	Blomberg - Schweindorf	01.01.2015	31.12.2024	KBA	Janssen Wittmund
10007	Sande	Harlesiel	Carolinensiel	23.11.2013	22.11.2021	WEB	

Tabelle: T - 12, Linienverkehre im Landkreis Wittmund

Quelle: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

2.1.1 Verkehrsunternehmen

Auf allen, den Landkreis Wittmund tangierenden, Linien besitzen zurzeit neun Verkehrsunternehmen (VU) Konzessionen für den Buslinienverkehr gemäß §§ 42 und 43 PBfG.

Verkehrsunternehmen	Sitz	
Bruns Omnibusverkehr GmbH	26316	Varel
Fa. Hermann Edzards, Omnibusbetrieb	26427	Esens
Fass Reisen	23386	Wilhelmshaven
Jacobs Reisedienst	26532	Großheide
Janssen-Reisen Aurich GmbH & Co. KG	26607	Aurich
Janssen-Reisen Friedeburg GmbH & Co. KG	26446	Friedeburg
Janssen-Reisen Wittmund GmbH & Co. KG	26409	Wittmund
Kreisbahn Aurich GmbH	26603	Aurich
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB)	28195	Bremen

Tabelle: T - 13, Verkehrsunternehmen

Quelle: Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ)

2.1.2 Tarif

Im Jahre 2016 wurde eine Projektgruppe der Hochschule Emden/Leer in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, dem Verkehrsverbund und den Aufgabenträgern damit beauftragt, einen kundenfreundlichen Zonentarif für die VEJ-Region zu erarbeiten.

Dieser Beförderungstarif wurde zum 01. Januar 2017 im Verkehrsverbund Ems-Jade eingeführt.

Der Beförderungstarif besteht rechtlich gesehen aus den Beförderungsbedingungen und den dazu gehörenden Tarifbestimmungen. Die Tarifbestimmungen sind ein Regelwerk, in dem die Fahrpreise und Benutzungsbedingungen der Fahrausweise festgelegt sind. In den Tarifbestimmungen werden u.a. geregelt: das Tarifsystem, die Art der Fahrkarten, Beförderung von Schwerbehinderten und Beförderungsentgelte für Fahrräder, Gepäck, Tiere usw.

Die Fahrausweise werden im Namen und auf Rechnung der Verkehrsunternehmen verkauft, die den Fahrgast befördern.

Die aktuellen Tarifbestimmungen (Stand: 01.04.2019) sehen folgendes Tarifangebot für den Landkreis Wittmund vor:

- Einzelfahrscheine
- Tagesrückfahrkarten
- Nachtkarten/Sondertickets
- Monats- und Wochenkarten
- Schülerwochen- und Schülermonatskarten
- Schülersammelzeitkarten
- Familientickets
- Tagestickets

Dazu gibt es Angebote für spezielle Fahrgastgruppen:

- **Schülerkarten „plus“:** Ergänzungskarte zu einer gültigen Schülersammelzeitkarte der Schülermonatskarte, berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im Gesamtnetz der VEJ
- **Mobil65Karte:** Gültig für den eingetragenen Kalendermonat und für Fahrgäste ab 65 Jahre. Nutzbar für beliebig viele Fahrten im Gesamtnetz der VEJ.

- **Senioren-Card:** Gültig für 12 Monate für Fahrgäste ab 65 Jahre und berechtigt zum Erwerb eines ermäßigten Fahrscheines im Gesamtnetz der VEJ (außer den Städten Emden und Wilhelmshaven)

Im schienengebundenen ÖPNV gelten die Tarife der Niedersachsentarif GmbH (NITAG). Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 konnte die NITAG mit dem Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) die Anerkennung ihrer Tarifangebote des Niedersachsentarifs (NITA) auch auf den Linien innerhalb der VEJ vereinbaren.

- **Niedersachsen-Ticket:** Gültig auf allen Linien im Gesamtnetz der VEJ
- **Anschlussmobilität:** Relationsbezogene Fahrscheine des NITA werden im Vor- und Nachlauf zu einer SPNV-Fahrt im VEJ anerkannt. (z.B. Esens Bahnhof – Esens ZOB)

Auf einigen Linien im Landkreis Wittmund erhalten Fahrgäste gegen Vorlage einer gültigen Bahn Card eine Ermäßigung in Höhe von 25 %:

- Linie 211 (Jever – Harlesiel)
- Linie 218 (Jever – Friedeburg)
- Linie 313 (Wittmund – Esens)

Weitere Angebote der Deutschen Bahn, wie z.B. Zeitkarten Bus/Schiene werden im Landkreis Wittmund auf folgenden Linien anerkannt:

- Linie 211 (Jever – Harlesiel)
- Linie 312 (Norden – Esens)
- Linie 313 (Wittmund – Esens)

2.1.3 Einsteigerbus

Seit September 2008 wird in der Region Ostfriesland mit dem "**Einsteigerbus**" ein Programm angeboten, welches zu Fragen der Sicherheit und der Nutzung des ÖPNV informiert. Initiatoren sind der Verkehrsverbund Ems-Jade, das Verkehrssicherheitsforum "No Limit" sowie die Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade. Ziel ist es, vor allem Kindern, aber auch Erwachsenen und insbesondere Senioren den Neu-, Quer- und Wiedereinstieg in den Bus zu erleichtern.

Der Einsteigerbus spricht dabei mit abgestimmten Angeboten die verschiedenen Zielgruppen an. Diese gliedern sich in die Gruppe der

- **Neueinsteiger** (Kindergartenkinder, Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen sowie junge Erwachsene)
- **Quereinsteiger** (Berufstätige und Erwachsene in der Freizeit)
- **Wiedereinsteiger** (Senioren)

Dabei wird auf die speziellen Bedürfnisse in den unterschiedlichen Lebenslagen eingegangen. Für die Gruppe der Neueinsteiger steht der Aspekt "**Sicherheit im ÖPNV**" im Mittelpunkt, für die Quereinsteiger der Aspekt "**ÖPNV als attraktive Alternative**" und für die Wiedereinsteiger "**ÖPNV ohne Hemmschwellen**".

Seit dem Startschuss am 01. September 2008 hat sich der Einsteigerbus mit großem Erfolg entwickelt. Von Beginn an bis heute sind alle Schultage von Kindergärten oder Schulen für ein Bussicherheitstraining gebucht worden. Das Programm wird von vielen Einrichtungen regelmäßig bestellt und gehört zum festen Bestandteil der Verkehrsprävention.

Der Einsteigerbus trägt dazu bei, dass Kinder und Jugendliche sich sicherer im Verkehrsalltag verhalten. Durch die Schulungseinheiten in Theorie und Praxis werden Kinder in den Schulen und Kindergärten auf den Schulweg oder für Wege in der Freizeit mit dem ÖPNV vorbereitet.

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

2.1.4 Urlauberbus

In der Region Ems-Jade ist der Tourismus ein herausragender Wirtschaftsfaktor. Bei der Entscheidung über die Auswahl einer Urlaubsregion spielt auch die Anreise eine entscheidende Rolle. Mit schnellen, qualitativ hochwertigen und vor allem möglichst umsteigefreien Verbindungen werden Anreize geschaffen, zur Urlaubsanreise die Bahn zu wählen.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der touristischen Ziele und Sehenswürdigkeiten vor Ort ein wichtiges Kriterium. Der ÖPNV kann hierbei mit einem flächendeckenden Liniennetz sowie einem einfachen und kostengünstigen Tarifsystem attraktive Alternativen aufzeigen. Seit dem 15. März 2009 bieten die Verkehrsregion und der Verkehrsverbund Ems-Jade sowie die regionalen und örtlichen Tourismusorganisationen, vertreten durch die Ostfriesland Tourismus GmbH (OTG), ein gemeinsames Projekt an: **Urlauberbus**.

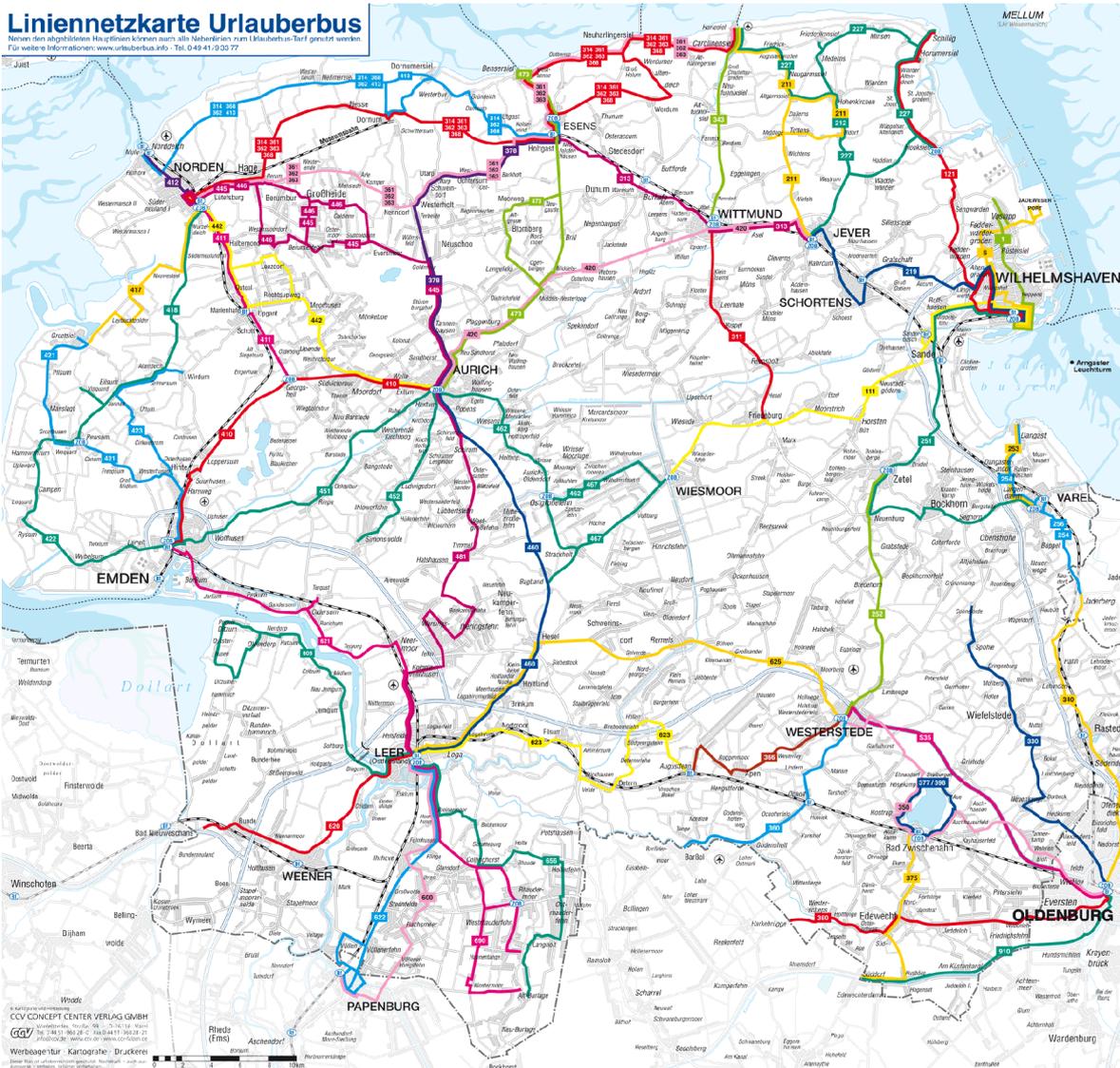
Übernachtungsgäste mit einer Nordsee-ServiceCard, Kur- oder Gästekarte in den Landkreisen Ammerland, Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie in den Städten Emden und Wilhelmshaven können für nur 1 Euro pro Person und Strecke das gesamte Busliniennetz des Verkehrsverbundes Ems-Jade sowie im benachbarten Landkreis Ammerland nutzen. Das Tarifangebot gilt ganztägig ab 9:00 Uhr. Die Nordsee-ServiceCard, Kur- oder Gästekarten sind in den Touristinformationen der Gemeinden erhältlich. Die An- und Abreisetage sowie die Anrufbusse, Nacht- und Sonderverkehre sind vom Angebot ausgeschlossen.

Als Informationsquelle für den Urlauberbus wurde eine Faltkarte mit den wichtigsten Hauptbuslinien der Region sowie den Beförderungsbedingungen aufgelegt. Zusätzlich sind alle Details auf der Homepage www.urlauberbus.info einsehbar. Die Faltpläne liegen in den gemeindlichen touristischen Einrichtungen und auch bei vielen anderen Leistungsträgern im Fremdenverkehr aus, so dass diese zu Multiplikatoren für das Projekt werden. Damit Feriengäste schon in ihrer Heimat auf das Angebot aufmerksam werden, hat ein Großteil der Kur- und Verkehrsvereine die Urlauberbus-Werbeanzeige in ihre aktuellen Ferienkataloge aufgenommen.

Das Projekt hat hervorragende und von Monat zu Monat steigende Fahrgastzahlen erreicht. Durch das Angebot wird die Mobilität der Übernachtungsgäste vor Ort wesentlich verbessert. Ostfriesland weist im Wettbewerb mit anderen touristischen Regionen in Deutschland hiermit einen weiteren attraktiven Standortvorteil aus.

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

Linienetzkarte Urlauberbus
Neuen den abgebildeten Hauptlinien können auch alle Nebenlinien zum Urlaubertarif genutzt werden.
Für weitere Informationen: www.urlauberbus.info - Tel. 0-49-41-933-77



*Karte: K - 2, Linienetzkarte Urlauberbus
Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)*

2.1.5 Mitfahrsystem „Fahr mit bi Frünnen in d`Harlingerland“

„Fahr mit bi Frünnen in d`Harlingerland“ ist ein institutionalisiertes Mitfahrsystem für alle Menschen im Landkreis Wittmund.

Seit dem 01. März 2016 besteht die Möglichkeit, über eine App Mitfahrgelegenheiten zu vermitteln. Grundlage ist eine kostenlose Registrierung als Fahrer bzw. Mitfahrer. Wer mitgenommen werden möchte, macht an einem der ausgewiesenen Treffpunkte auf sich aufmerksam. Als „Treffpunkte“ sollen vorhandene Bushaltestellen im Landkreis Wittmund genutzt werden. Das System ist kostenlos für alle Beteiligten und es gibt keine vertraglichen Verpflichtungen.

„Fahr mit bi Frünnen in d`Harlingerland“ ist ein Projekt im Rahmen des „Landaufschwung“ und wird gemacht vom Verein „Fremde brauchen Freunde e.V.“. Es wird unterstützt von den Gemeinden im Landkreis Wittmund. „Landaufschwung“ wird gefördert vom Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL).

2.1.6 Fahrgastaufkommen

Das Fahrgastaufkommen wird im Landkreis Wittmund in erster Linie durch die Schülerbeförderung definiert. Das Aufkommen im Schülerverkehr ist erheblich. In den morgendlichen Spitzen müssen daher von den Verkehrsunternehmen größere Fahrzeuge (z.B. Gelenkbusse) oder Verstärkerleistungen vorgehalten werden, um entstehenden Kapazitätsengpässen vorzubeugen. Bei den nachmittäglichen Rückfahrten verteilen sich oft die Kapazitäten auf mehrere Fahrten zu unterschiedlichen Unterrichtsendzeiten.

Ein weiteres nennenswertes Fahrgastaufkommen ist im touristischen Bereich des Bäderverkehrs auf der Linie K 1 erkennbar. Hier gibt es jedoch saisonale Schwankungen. In der Zeit zwischen den Herbst- und Osterferien sinkt die Nachfrage im Vergleich zu den Sommermonaten.

Da sich besonders im Bereich der Gemeinde Friedeburg und der Stadt Wittmund das Fahrplanangebot nahezu ausschließlich über die Schülerbeförderung definiert, ist die Nachfrage im touristischen Bereich und im sogenannten „Jedermannverkehr“ nur sehr gering. Nachstehend eine Übersicht der Fahrkartenverkäufe in 2018.

	Schüler	Jedermann	Touristik
Gemeinde Friedeburg /Stadt Wittmund	23.270	11.022	209
Samtgemeinden Esens und Holtriem	11.683	61.646	50.900
Gesamt:	34.953	72.668	51.109

*Tabelle: T - 14, Fahrkartenverkäufe im Landkreis Wittmund
Quelle: Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ)*

2.2 Infrastruktur des ÖPNV	49
2.2.1 Fahrzeuge	49-50
2.2.2 Verkehrsanlagen	51
2.2.2.1 Haltestellen	51-53
2.2.2.1.1 Fahrgastinformation an Haltestellen	53-56
2.2.2.1.2 Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit	56
2.2.2.2 Mobilitätszentralen	57
2.2.2.2.1 Fahrgastinformationen	57
2.2.2.2.2 Marketing	57
2.2.2.2.3 Beschwerdemanagement	57
2.2.2.3 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	57-58

2.2.1 Fahrzeuge

Fahrzeuge sind zusammen mit den Haltestellen die Visitenkarten des öffentlichen Personennahverkehrs. Um die Attraktivität des bestehenden ÖPNV-Angebots zu verbessern, sollten die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam darauf hinwirken, dass die eingesetzten Busse den Anforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden. Dies gilt hinsichtlich des Platzangebotes, der Sauberkeit und Bequemlichkeit im Bus, wie auch der Umweltverträglichkeit, des barrierefreien Zugangs und nicht zuletzt der Fahrgastinformation. Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich je nach Einsatzbereich um Linienbussen mit einer Länge von 12 oder 15 Metern, Doppelstocklinienomnibussen, Gelenkbusen oder Kleinbussen / Minibussen mit 8-20 Fahrgastsitzplätzen, teilweise in Niederflertechnologie. Alter und Qualität der Fahrzeuge sind sehr unterschiedlich, sie verfügen über ein unterschiedliches Sitzplatzangebot und unterschiedliche Ausstattungsmerkmale. Die Anforderungen an Alter und Art der eingesetzten Fahrzeuge sind auf Haupt- und Nebenlinien, sowie im Stadt- und Regionalverkehr unterschiedlich anzusetzen.

Die Niederflertechnik ist besonders in der Lage, die Ansprüche an ein fahrgastfreundliches Fahrzeug – bezogen auf den komfortablen Ein- und Ausstieg zu erfüllen. Als Erweiterung der ausschließlich fahrzeugorientierten Niederflertechnik umfasst der Begriff des Niederflersystems dabei auch die Haltestellen als Zugang zum ÖPNV. Niederflrige Fahrzeuge haben eine insgesamt niedrigere Einstiegshöhe von ca. 32 cm, die in Verbindung mit einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle einen nahezu niveaugleichen Ein- und Ausstieg gewährleistet. Dadurch wird im Gegensatz zu Hochflurfahrzeugen bereits eine wesentliche Verbesserung der Fahrgastfreundlichkeit erreicht. Dieser fahrgastfreundliche Einstieg kann noch verbessert werden durch den Einsatz der sogenannten „Kneeling-Technik“. Unter dieser Technik ist das Absenken des Fahrzeugs (durch Entleerung der Luftfeder) auf der den Haltestellen zugewandten Seite zu verstehen, wodurch die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform minimiert wird. Im Zusammenspiel mit der entsprechenden baulichen Infrastruktur der Haltestelle (Hochborde) und dem eventuellen Einsatz fahrzeuggebundener Einstiegshilfen (Lifte oder Rampen) tragen niederflurige Fahrzeuge zu einer Verbesserung des barrierefreien Zugangs bei.



Abbildung: A - 9, Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs

Quelle: Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ)

Die Kennzeichnung von Fahrten in Linienfahrplänen, bei denen verbindlich Niederflrbusse eingesetzt werden, sollte mit einem entsprechenden Symbol in den Fahrplänen erfolgen. Wünschenswert sind diese Informationen zumindest auf allen stärker frequentierten Buslinien im Landkreis Wittmund. Die Information über den Einsatz von Niederflrbusen sollte darüber hinaus auch im Internet über die Fahrplanauskunft möglich sein.

Die heute im Landkreis Wittmund eingesetzten Fahrzeuge weisen in Abhängigkeit von der Unternehmenszugehörigkeit ein unterschiedliches äußeres Erscheinungsbild auf. Die ersten Bestrebungen zu einer einheitlichen Busgestaltung in der VEJ bezogen sich auf die Beklebung aller Busse mit einheitlichen VEJ-Logos an allen Seitenscheiben der Busse. Im neuen VEJ / VEJ Vertrag ist eine einheitliche Gestaltung der neu angeschafften Fahrzeuge (Neuwagen, aber auch gebraucht beschaffte Omnibusse) vereinbart worden:

- Frontseite muss eine der VEJ-Logo Farben aufweisen (verkehrsrot RAL 3020, verkehrsblau RAL 5017, verkehrsgrün RAL 6024 oder weiß RAL 9016)
- VEJ-Aufkleber auf Heck und Einstiegsseite (Mindestgröße Aufkleber: 1 m)
- VEJ-Frontaufkleber (Fahrtrichtung rechts und max. mögliche Größe)
- Auf der Frontseite ist auch ein Firmenlogo zulässig (Größe 1/3 des VEJ Frontaufklebers)



*Karte: A - 10, Einheitliche Busgestaltung
Quelle: Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ)*

Für die sichere Orientierung des Fahrgastes im Verkehrsmittel Bus ist eine gute Fahrgastinformation am und im Fahrzeug von grundlegender Bedeutung. Die Außeninformation erfolgt dabei über die Zielschilder an der Front (Liniennummer, Ziel), an der rechten Seite (Linienverlauf) und im Heck (Liniennummer). Im Innenbereich erfolgt über die Innenzielanzeige die Darstellung des Fahrtverlaufs visuell und akustisch. Zusätzliche Informationen können über Plakate und Flyer gegeben werden. In 2011 wurden in der VEJ neue elektronische Fahrscheindrucker mit finanzieller Unterstützung der AT beschafft. Sie werden in Fahrzeugen des ÖPNV als mobile Verkaufsgeräte für Fahrscheine und als Bordrechner für Fahrgastinformationssysteme aller Art genutzt. Ein Teil der Verkehrsunternehmen in der Verkehrsregion Ems-Jade setzt keine elektronischen Fahrscheindrucker für den Verkauf von Fahrausweisen ein. Dort ersetzen sog. Notfahrscheine den Verkauf von Druckerfahrscheinen. Notfahrscheine werden auch bei technisch bedingtem Ausfall von Fahrscheindruckern verkauft.

2.2.2 Verkehrsanlagen

2.2.2.1 Haltestellen

Attraktive Haltestellen sind ein wichtiger Baustein für ein erfolgreiches ÖPNV-Angebot. Die Haltestellen übernehmen mit den dazugehörigen Einrichtungen die Funktion eines Bindegliedes zwischen Fahrgästen (aktuellen und potentiellen) und öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine saubere und attraktiv gestaltete Haltestelle übernimmt die Funktion einer Visitenkarte für den ÖPNV. Den Haltestellen kommt hierbei eine zentrale Funktion zu, da sie auch dann einen Eindruck von dem ÖPNV-Angebot vermitteln, wenn sie nicht von Fahrzeugen bedient werden – z.B. während der Wartezeit der Fahrgäste.

Um den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden und um die Funktion der Haltestellen als Visitenkarten des ÖPNV zu unterstreichen, wurde ein Haltestellenkonzept entwickelt, welches sich zum Ziel gesetzt hat, die Haltestellenqualität innerhalb der Verkehrsregion zu verbessern. Hierbei wurde als ein wesentliches Kriterium ein einheitliches Erscheinungsbild gefordert. Die Forderung nach einer einheitlichen Gestaltung der Haltestellen leitet sich aus deren zentraler Bedeutung im Gesamtsystem des ÖPNV ab. Die Richtlinien für Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen sind ein Resultat der unterschiedlichen Interessen der Fahrgäste, Betreiber und der Allgemeinheit.

Die Anhebung der Haltestellenqualität kann unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Mittel nur schrittweise erfolgen, weswegen das Haltestellenkonzept im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d.h. bei Sanierungen oder Neubeschaffungen, Anwendung findet. Als wesentliche Ziele, welche durch die Anhebung der Haltestellenqualität erreicht werden sollen, gelten:

- Erhöhung der Barrierefreiheit¹⁰
- 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 öffentlichen Personennahverkehrs

Die Verbesserung der Haltestellenqualität basiert auf gemeinsamen Zielsetzungen der Aufgabenträger. Im Sinne der Qualitätssteigerung sind folgende Punkte vereinbart worden:

- **Fahrgastinformation**
Zur Fahrgastinformation gehören an jeder Haltestelle, außer der Haltestellenkennzeichnung, ein Aushangfahrplan und möglichst eine Fahrpreisübersicht sowie dazugehörige Hinweise.
- **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. 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.

¹⁰ „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.“ (vgl. Roland König (2008): Verkehrsräume, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestalten. Ein Leitfaden zu Potenzialen und Handlungsbedarf. Fraunhofer IRB Verlag, S.28.)

- **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.

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:

- **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

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 (min. DIN-A3, max. 3 Spalten)
befestigte Aufstellfläche	

Tabelle: T - 15, Kategorie 1 Haltestellen

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

Kategorie 2 – Standardausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. DIN-A3, max. 3 Spalten)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Abfallbehälter (bei Bedarf)
bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan	

Tabelle: T - 16, Kategorie 2 Haltestellen

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

Kategorie 3 – Maximalausstattung

Haltestellenschild	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
befestigte Aufstellfläche	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Fahrradabstellanlagen	Sitzgelegenheit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Fahrgastinformationssystem
Beleuchtung	Info-Vitrine
Umgebungsplan	Stadtplan
Fahrplanaushang (min. Din-A3, max. 3 Spalten)	Abfallbehälter (bei Bedarf)

Tabelle: T - 17, Kategorie 3 Haltestellen

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

Um in der Region eine möglichst einheitliche Ausstattung zu erreichen, sollten für eine „**VEJ-Musterhaltestelle**“ folgende Kriterien eingehalten werden:

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 <ul style="list-style-type: none"> ● mit rechteckigen Glasflächen ● mit Rundumwitterschutz (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.o.);
Glas :	<ul style="list-style-type: none"> • Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm

Tabelle: T - 18, Musterhaltestelle VEJ

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

2.2.2.1.1 Fahrgastinformation an Haltestellen

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

Das Informationsbedürfnis eines (potentiellen) 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 (Linienetz, Fahrplan- und Tarifangebot) sowie das Wissen, wie und wo weitere Informationen zugänglich sind.

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

3. Umgebungsinformationen:

- Ortsplan der Gemeinde/Stadt
- Umgebungsplan Haltestelle

Haltestellenschilder

Die Haltestellenschilder im Verkehrsverbund Ems-Jade wurden in den letzten Jahren 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



Abbildung: A - 11, Musterhaltestelle VEJ

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

Aushangfahrpläne

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 müssen vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt des VEJ in der Öffentlichkeit. Die Fahrpläne in den Stadtverkehren Emden und Wilhelmshaven können in der Darstellung davon abweichen.
- 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.

- Fahrpläne müssen aktuell und in einem optisch vernünftigen und lesbaren Zustand gehalten werden. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, sind sie auszutauschen. An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen (siehe Haltestellenkategorisierung).
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen.
- Der Zugang zu den Aushangvitrinen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrinen mit Inbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

2.2.2.1.2 Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Haltestellen zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr 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 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
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 mindestens 1,50 m • Warteflächenpflasterung in farbllichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgeeigneter Hochbord, 18 bis 20 cm • Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau eines Blindenleitsystems • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm • Aufmerksamkeitsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, 90 cm x 90 cm • Rillenverlauf des Leitstreifens parallel zur Fahrbahn • Rillenverlauf des Aufmerksamkeitsfeldes quer zu den Rillen des Leitstreifens • Niveauunterschied zwischen Wellenberg und Wellental ca. 3 mm • Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 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 • Transparenz der Außenwände • Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Tabelle: T - 19, Anforderungen Barrierefreiheit

Quelle: Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

2.2.2.2 Mobilitätszentralen

Neben den Auskunftssystemen der elektronischen Medien gibt es im Verkehrsverbund Ems-Jade auch örtlich besetzte Auskunftsstellen. Hier erhalten Fahrgäste Informationen rund um den ÖPNV, insbesondere zu Verkehrs- und Tarifangeboten in der VEJ.

Die Auskunftsstellen sind über das gesamte VEJ-Gebiet verteilt und befinden sich in unmittelbarer Nähe von zentralen Haltestelle oder Bahnhöfen.

- ♣ Auskunftsstelle Aurich, Norderstr. 32, 26603 Aurich
- ♣ Auskunftsstelle Emden, Bahnhofsplatz 11, 26721 Emden
- ♣ Auskunftsstelle Friesland/Wittmund, Schlosserstr. 45, 26441 Jever
- ♣ Auskunftsstelle Wilhelmshaven, Turm NordseePassage, 26382 Wilhelmshaven
- ♣ Auskunftsstelle Leer, Bahnhofsring 8, 26789 Leer

Die Auskunftsstelle Friesland/Wittmund ist von Montag bis Freitag in der Zeit von 8:00 bis 18:00 Uhr geöffnet.

2.2.2.2.1 Fahrgastinformation

In den Mobilitätszentralen des VEJ erhalten die Fahrgäste eine persönliche, per Email und telefonische Beratung zu Fahrplänen und Tarifen des VEJ. Es besteht die Möglichkeit, Fahrkarten für den Bus zu erwerben. Fahrpläne im einheitlichen VEJ-Design werden den Fahrgästen stets zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden Anmeldungen von Reisegruppen in den Bussen des ÖPNV entgegengenommen, die Mitnahme von Fahrrädern gesteuert sowie mobilitätseingeschränkte Personen beraten und auf verbesserte Zugangsmöglichkeiten (z.B. Niederflurfahrzeuge) hingewiesen.

2.2.2.2.2 Marketing

Das Marketing erfolgt in Zusammenarbeit mit den anderen im VEJ zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Hierzu zählt u.a. die Herausgabe von Flyern, Fahrplänen und weiteren Informationen. Im Internet werden aktuelle Informationen (zur Schülerbeförderung, zu Sperrungen und Fahrplanänderungen) bereitgestellt. Alle Mobilitätszentralen in der Region repräsentieren den VEJ durch einen einheitlichen Marktauftritt, einer einheitlichen Gestaltung der Zentrale mit Logo (alles gemäß CD-Design VEJ).

2.2.2.2.3 Beschwerdemanagement

Die Mobilitätszentrale erfasst und bearbeitet die bei ihr eingehenden Beschwerden im Landkreis Wittmund. Dem Beschwerdeführer wird der Eingang der Beschwerde kurzfristig mit einem Bearbeitungshinweis mitgeteilt. Beschwerden werden mit einer Frist von 3 Wochen bearbeitet. Es erfolgt vierteljährlich eine Gesamtauswertung der Beschwerden. Die Übersichten werden dem Landkreis zur Verfügung gestellt.

2.2.2.3 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

Um den Betriebsablauf nachhaltig zu verbessern, gibt es eine Reihe von baulichen und technischen Maßnahmen. Diese dienen insbesondere zur Steigerung der Pünktlichkeit, der Schnelligkeit und der Zuverlässigkeit.

Im straßengebundenen ÖPNV sind dies in erster Linie Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (Ampelbeeinflussung) sowie das Einrichten oder Markieren von separaten Fahrbahnen, die nur Fahrzeugen im Linienverkehr zur Verfügung stehen. Auch Vorrangregelungen an Busbuchten oder Haltelinien für den Individualverkehr sind denkbar, um ein schnelleres Einfädeln in den Verkehr zu ermöglichen.

Um die Zuverlässigkeit im ÖPNV zu steigern, können rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) eingerichtet werden.

Die Landkreise als Aufgabenträger für den ÖPNV erhalten vom Land Niedersachsen Mittelzuweisungen, die im § 7 NNVG beschrieben und geregelt sind (vgl. 1.1.7).

Das Land Niedersachsen hat darüber hinaus diverse Förderprogramme aufgelegt, die sowohl von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen oder Kommunen in Anspruch genommen werden können. Auch können Eigenmittel aus dem Haushalt der Aufgabenträger zur Finanzierung von ÖPNV-Angeboten herangezogen werden.

2.3 Finanzierung des Leistungsangebotes und der Infrastruktur	58
2.3.1 Verkehrsangebot	58-59
2.3.2 Fahrzeuge	59
2.3.3 Haltestellen und Infrastruktur	59-60
2.3.4 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	60
2.3.5 Fahrgastinformationen	60
2.3.6 Sonstige Fördermöglichkeiten	60-61

2.3.1 Verkehrsangebot

Bei der Finanzierung von Verkehrsangeboten ist zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren zu unterscheiden.

Eigenwirtschaftliche Verkehren werden frei am Markt erbracht und eine direkte Finanzierung durch den Aufgabenträger PBefG (vgl. 1.1.2) ist nicht erlaubt. Die Finanzierung kann nur erfolgen durch

- Beförderungsentgelte
- Ausgleichzahlungen auf der Grundlage von Allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 Verordnung (EG) 1370/2007 und
- sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne der Verordnung darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden

Gemeinwirtschaftliche Verkehre liegen vor, wenn die ÖPNV-Leistungen in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden. Der Aufgabenträger gewährt dem Verkehrsunternehmen durch einen Dienstleistungsauftrag Ausgleichzahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, um einen nicht kostendeckenden Verkehr durchzuführen. In der Regel werden diese Verkehre durch ein wettbewerbliches Ausschreibungsverfahren vergeben.

Im Landkreis Wittmund werden alle ÖPNV-Leistungen durch die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht.

Zur Finanzierung dieser Verkehre bestellt der Landkreis Wittmund bei den Verkehrsunternehmen bzw. beim Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) für alle anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler entsprechend den konzessionierten Linien Schülersammelzeitkarten. Darüber hinaus gewährt der Landkreis Wittmund den Verkehrsunternehmen Ausgleichzahlungen über eine Allgemeine Vorschrift. Weitere ÖPNV-Leistungen werden über den Landkreis nicht finanziert.

Über ein spezielles Programm fördert das Land Niedersachsen den Betrieb von Buslinien zur Anbindung von Orten mit besonderen Aufkommensschwerpunkten (Förderung von landesbedeutenden Buslinien). Gefördert werden Relationen, die

- der Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren,
- der Anbindung von Mittelzentren an SPNV-Haltepunkte,

- dem räumlichen Lückenschluss im SPNV-Netz,
- der Anbindung von SPNV-Haltestellen an Fährverbindungen oder
- der Anbindung von Orten auf Grund eines besonderen touristischen oder sonstigen Bedarf dienen.

Zuwendungsberechtigt sind die zuständigen niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger, Landkreise und Kommunen. Eine Antragstellung durch Verkehrsunternehmen ist nicht möglich. Da der Fördererlass vorsieht, dass die Betriebsleistungen über mindestens drei Jahre und im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellt werden müssen, ist aufgrund der eigenwirtschaftliche Verkehre im Landkreis Wittmund eine Förderung derzeit nicht möglich.

2.3.2 Fahrzeuge

Die vom Gesetzgeber vorgegebene vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 gilt auch für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge. Aus diesem Grunde fördert das Land Niedersachsen seit 2015 wieder die Beschaffung von ÖPNV-Linienbussen.

Förderfähig sind Neu- und Gebrauchtfahrzeuge bis zu einem Alter von fünf Jahren. Es werden sowohl dieselbetriebene Fahrzeuge, als auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen gefördert. Aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Barrierefreiheit sind grundsätzlich nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik förderfähig.

Die beihilferechtlichen Voraussetzungen für die Förderung müssen erfüllt sein. Da die Verkehrsunternehmen im Landkreis Wittmund nicht mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag betraut sind, kann eine Förderung nur als De-minimis-Beihilfe gewährt werden. Hier dürfen je Unternehmen maximal 200.000 € binnen drei Jahren als Zuwendung ausgezahlt werden.

Darüber hinaus fördert das Land die Beschaffung von Bürgerbussen. Förderfähig sind Kleinbusse, die von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichem Fahrpersonal im ÖPNV-Linienverkehr nach § 42 PBefG betrieben werden.

2.3.3 Haltestellen und Infrastruktur

Der Neu- oder Ausbau sowie die Grunderneuerung von Einzel- und Mehrfachhaltestellen kann vom Land Niedersachsen gefördert werden. Die Förderquote beträgt 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Bau und Planung. Die Vorgaben der gesetzlich vorgegebenen Barrierefreiheit sind dabei zwingend zu berücksichtigen. Ebenso müssen die Haltestellen mit Bussen im ÖPNV-Linienverkehr bedient werden. Die Haltestellen sind bedarfsgerecht und gem. den Vorgaben des Haltestellenkonzeptes oder des Nahverkehrsplans zu planen.

Für den Haltestellenausbau gibt es zwei Verfahren:

- Ausbau von großen Haltestellen, die mehr als 50.000 Euro kosten
- Ausbau von kleineren Haltestellen im sogenannten „vereinfachten Verfahren“ mit weniger als 50.000 € je Haltestelle

Bei dem „vereinfachten Verfahren“ können je Antrag bis zu acht Haltestellen gebündelt zur Förderung beantragt werden, wenn die Gesamtkosten weniger als 50.000 € betragen.

Im direkten Umfeld von Bahnhöfen können Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen bezuschusst werden. Darin enthalten sind auch Elektroladegeräte, Bushaltestellen sowie Kurzzeit- und Taxistellplätze. Die Maßnahmen sind bedarfsgerecht und gem. dem Nahverkehrsplan zu planen.

Ein weiteres Förderprogramm sieht den Neubau und Ausbau sowie die Grunderneuerung von Omnibusbetriebshöfen und zentralen Werkstätten vor. Voraussetzung ist, dass die Gesamtsumme

der Betriebsleistungen aller von dort eingesetzten Fahrzeuge zu mehr als 50 % im Linienverkehr nach § 42 PBefG erbracht wird. Bei Neu- und Ausbaunahmen müssen mehr als 20 Fahrzeuge, bei Grunderneuerung mindestens 10 Fahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt werden.

2.3.4 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

Das Land Niedersachsen fördert bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV. Voraussetzung ist, dass der Betriebsablauf in Bezug auf Qualität, Pünktlichkeit, Fahrplantreue, Anschlusssicherung, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit oder Störungsbewältigung nachhaltig verbessert wird.

Gefördert werden insbesondere technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) sowie bauliche Maßnahmen wie Straßenaufweitungen an Kreuzungen, Busschleusen, Sonderfahrstreifen und Markierungen an Fahrbahnen.

2.3.5 Fahrgastinformationen

Projekte zur Fahrgastinformation in Echtzeit können gefördert werden. Das Förderprogramm umfasst bauliche und technische Maßnahmen zur Errichtung einer durchgehenden dynamischen Fahrgastinformation auf Echtzeitbasis im ÖPNV. Hierbei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt. Innerhalb eines Verkehrsgebietes sollen alle ÖPNV-Verkehre einbezogen werden, damit eine lückenlose Information für den Fahrgast angeboten werden kann. Beantragen kann die Förderung der zuständige Aufgabenträger, der die notwendige Kooperation zwischen allen Beteiligten vornehmen kann.

Das Land fördert weiter die Einrichtung von Mobilitätszentralen. Mobilitätszentrale gem. dem Fördererlass sind umfassende Serviceeinrichtungen, die Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität anbieten und verkehrsübergreifend bündeln, um dem Fahrgast ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot zu schaffen.

Aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) gibt das Land Zuschüsse für

- Sachausgaben, z.B. Büro- und Raumausstattung,
- Telekommunikationskosten,
- Weiterbildungskosten,
- Marketing,
- Ausgaben für Technik (Call-Center-Funktion und Software),
- Indirekte Ausgaben wie Miete für Gebäude, Steuern und Versicherungen sowie
- Mobile Mobilitätszentralen.

Die maximale Förderhöhe beträgt 50 % bis zu 75 % der förderfähigen Ausgaben, höchsten jedoch 600.000 Euro. Der maximale Förderzeitraum beträgt 36 Monate. Die geförderten Vorhaben müssen sich aus dem Nahverkehrsplan ableiten lassen.

2.3.6 Sonstige Fördermöglichkeiten

Neben den Finanzierungs- und Förderinstrumenten der LNVG stehen weitere Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Die konkrete Nutzung hängt von der jeweiligen Fördervoraussetzung und von der Programmplanung beim Zuwendungsgeber ab. Die individuelle Förderfähigkeit muss im Einzelfall für die Gesamt- und Teilmaßnahme geprüft werden.

Im Rahmen der „Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) werden nicht nur Klimaschutzkonzepte gefördert, sondern auch investive Klimaschutzmaßnahmen wie z.B. die Errichtung verkehrsmittelübergreifen-

der Mobilstationen (Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel miteinander, z.B. ÖPNV, Carsharing, E-Bikes usw.).

Auch die Europäische Union hat verschiedene Förderprogramme für diverse Zwecke aufgelegt.

Die Förderdatenbank des Bundes gibt einen umfassenden und aktuellen Überblick über Förderprogramme von Bund, Ländern und der EU.

2.4 Verknüpfungspunkte ÖPNV	61
2.4.1 ÖPNV – ÖPNV	61
2.4.2 ÖPNV - SPNV	61-62

2.4.1 ÖPNV – ÖPNV

Durch die Tatsache, dass sich der ÖPNV vor allem an der Schülerbeförderung orientiert, sind die Linienverkehre auf die jeweiligen Gemeindezentren als Schulstandorte konzentriert. Insbesondere bei den Haltestellen an den Schulen bestehen Umsteigemöglichkeiten in andere Ortsteile der Gemeinde. Verknüpfungspunkte zwischen einzelnen Linien bestehen darüber hinaus nur an den Haltestellen Friedeburg, Rathaus; Wittmund, Markt und Esens, Bahnhof bzw. ZOB/Herdetor.

Da die Fahrzeiten der Buslinien im Landkreis Wittmund fast ausschließlich auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet sind, können deshalb keine Taktknoten an zentralen Haltestellen (wie im SPNV gängige Praxis) definiert werden. Lediglich durch die Vertaktung der Küstenlinien K1, K2 und K3 und der Linie 473 (Bensersiel – Aurich) können an der Haltestelle Esens, ZOB/Herdetor sowie am Bahnhof Umsteigerelationen abgebildet werden.

2.4.2 ÖPNV – SPNV

Eine Zubringerfunktion der Buslinien für den Schienenverkehr ist im Landkreis Wittmund nur bei den überregionalen Linien und in der Funktion als Zubringer zu den Fähranlegern der Inselbäder vorhanden. Auf diesen Linien wurden die Fahrzeiten so angepasst, dass an den Verknüpfungspunkten ein kurzer Übergang zu den Zügen besteht (Taktknoten).

Innerhalb des Landkreises dient der Haltepunkt Esens als zentraler Taktknoten zwischen dem schienen- und dem straßengebundenen ÖPNV. In Esens besteht eine Verknüpfung mit den Linien K1, K2 und K3. Die Fahrten der Linie K1 sind so getaktet, dass zu fast allen Zügen der RB59 ein Anschluss von/nach Bensersiel, Neuharlingersiel und Harlesiel (Inselzubringer) sichergestellt wird. Der Fahrplan der Linie 473 in Richtung Aurich wurde ebenfalls so angepasst, dass in einem 2-stündlichen Rhythmus Anschlüsse gegeben sind.

Bei allen anderen Linien ist, bedingt durch die überwiegende Ausrichtung auf die Belange der Schülerbeförderung, eine Verknüpfung mit dem SPNV nur an wenigen Punkten gegeben. Durch die an die Schulanfangs- und endzeiten angepassten Fahrzeiten ergeben sich dann die Anschlüsse eher zufällig.

Aufgrund seiner peripheren Lage wird der Bahnhof Wittmund nur von einigen Fahrten der Linien 344 (Wittmund – Eggelingen), 474 (Aurich - Wittmund) und 480 (Aurich – Jever) angefahren. Auch hier ergeben sich die Anschlüsse eher zufällig.

Über die Linie 378 (Aurich – Esens) besteht neben der Linie K1 ein weiterer Anschluss aus der Samtgemeinde Holtriem an den Bahnhof Esens. Die Fahrten sind jedoch nicht auf die Taktzeiten der RB 59 ausgerichtet und halten auch nicht direkt am Bahnhof Esens.

Anschlüsse an den SPNV ergeben sich auch durch überregionale Linien zu den außerhalb des Landkreises Wittmund liegenden Bahnhöfen Norden, Leer und Sande.

Die Küstenlinie K1 verbindet Harlesiel, Neuharlingersiel, Bensorsiel, Esens und Westerholt mit Norden und die Linie 473 Bensorsiel und Esens mit Aurich. Ab Aurich verkehren die Busse weiter als Linie 460 zum Bahnhof nach Leer.

In den Bahnhöfen Norden und Leer besteht dann Anschluss an den Fernverkehr der Deutschen Bahn sowie an den Regionalverkehr.

Einige wenige Fahrten der Linie 111 (Wiesmoor – Wilhelmshaven) werden über den Bahnhof Sande geführt. Die Gemeinde Friedeburg erhält damit Anschluss an die Züge der NWB in und aus Richtung Oldenburg. Auch hier ergeben sich die Anschlüsse eher zufällig.

2.5 Schienenpersonenverkehr und Fernbusse	62
2.5.1 Schienenverkehrsnetz	62-63
2.5.2 Bahnhöfe und Haltepunkte	63-65
2.5.3 Verkehrsangebot	65
2.5.4 Fernbusse	65-66

Der Schienenpersonenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV. Ihm kommt nicht nur eine große Bedeutung im Regionalverkehr zu, er stellt ebenfalls Anschlüsse an das überregionale Nahverkehrsangebot und an das bundesweite Fernverkehrsnetz her.

Aufgabenträger des SPNV ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), eine 100%-ige Tochter des Landes Niedersachsen.

2.5.1 Schienenverkehrsnetz

Auf der nachfolgenden Karte ist das bestehende Liniennetz im Bereich der Verkehrsregion Ems-Jade dargestellt.



 DB Regio (DB Regio AG, Region Nord)	 NordWestBahn
 DB Fernverkehr gilt tariflich auch als Nahverkehr	 Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (NordWestBahn GmbH)
 DB Fernverkehr (IC, EC)	 Arriva

Karte: K - 3, Liniennetzkarte Schienenverkehr

Quelle: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Der Landkreis Wittmund ist über die RB59 (Esens – Wilhelmshaven) an das Schienennetz angebunden. Derzeitiger Betreiber der Linie ist die NordWestBahn GmbH mit Sitz in Osnabrück. Der zwischen der LNVG und der NWB bestehende Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit bis Ende 2026.

2.5.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Landkreis Wittmund gibt folgende drei Zugangsstellen (Haltepunkte) zum SPNV :

- **Esens (Ostfriesl)**
- **Burhufe**
- **Wittmund**

Im Zuge des durch die LNVG und den Bahnhofsbetreibern seit 2003 durchgeführten Modernisierungsprogramms „Niedersachsen ist am Zug“ wurden landesweit ca. 100 Mio. EURO in Umbau und Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkte investiert.

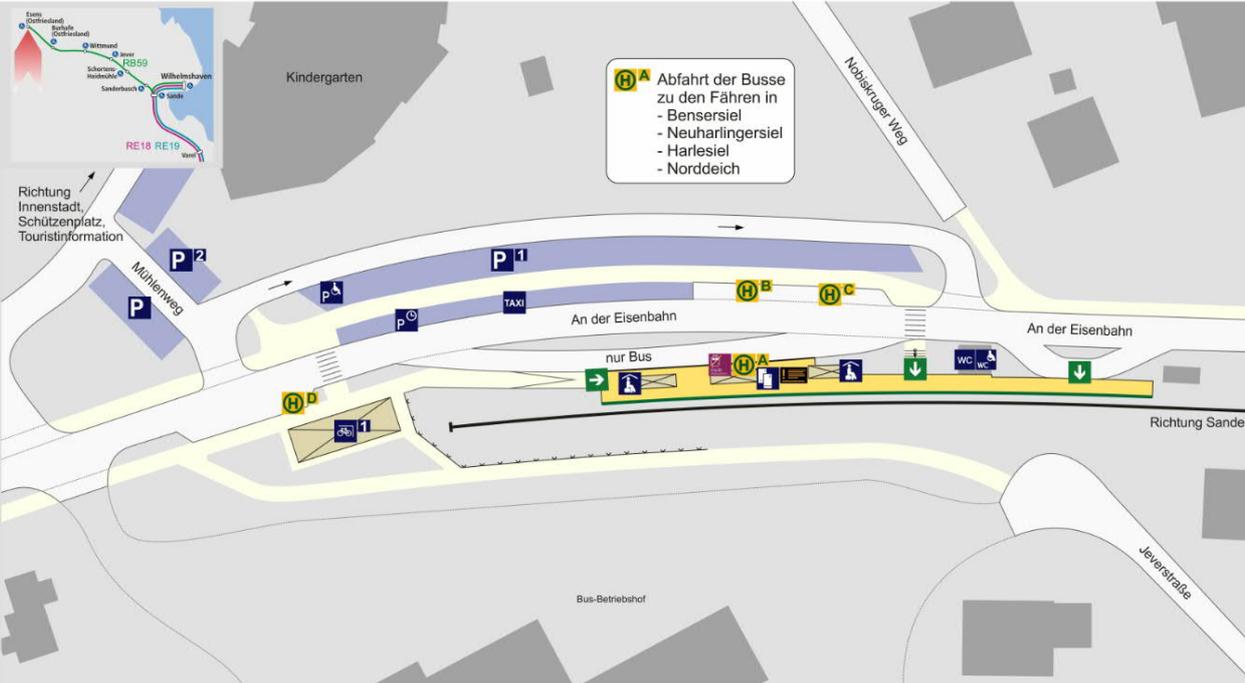
Die Sanierungsmaßnahmen an den drei Haltepunkten im Landkreis Wittmund wurden bereits abgeschlossen. Die Bahnsteige und die Zugangswege sind mit neuen Bodenbelägen einschließlich integriertem Blindenleitstreifen ausgestattet und komplett barrierefrei zugänglich. Darüber hinaus verfügen die Haltepunkte über neue Wetterschutzhäuschen sowie Wegeleit- und Beleuchtungssysteme. Als Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wurden Fahrradabstellanlagen, Park-&-Ride- und Kiss-&-Ride-Plätze eingerichtet.

Am Haltepunkt Esens wurde zudem eine Umsteiganlage geschaffen, die einen bequemen und barrierefreien Übergang zu den Bussen ermöglicht (siehe Punkt 2.4.2.).

Einen Überblick hierzu bieten die nachstehend beigefügten Stationspläne.

Esens (Ostfriesl) Stationsplan

In Kooperation mit **zvbn**



H^A Abfahrt der Busse zu den Fähren in

- Benersiel
- Neuharlingersiel
- Harlesiel
- Norddeich

Barrierefreiheit: Bahnsteig und verkehrende Züge sind barrierefrei zugänglich

Ausstattung:  **Verkehrsverknüpfung:** 

Anregungen, Fragen oder Vorschläge? Nehmen Sie doch Kontakt mit uns auf! Mobilitätszentrale des VEJ in Aurich ☎ (04941) 93 37 7

Stand 2019
Alle Angaben ohne Gewähr

Burhufe Stationsplan

In Kooperation mit **zvbn**

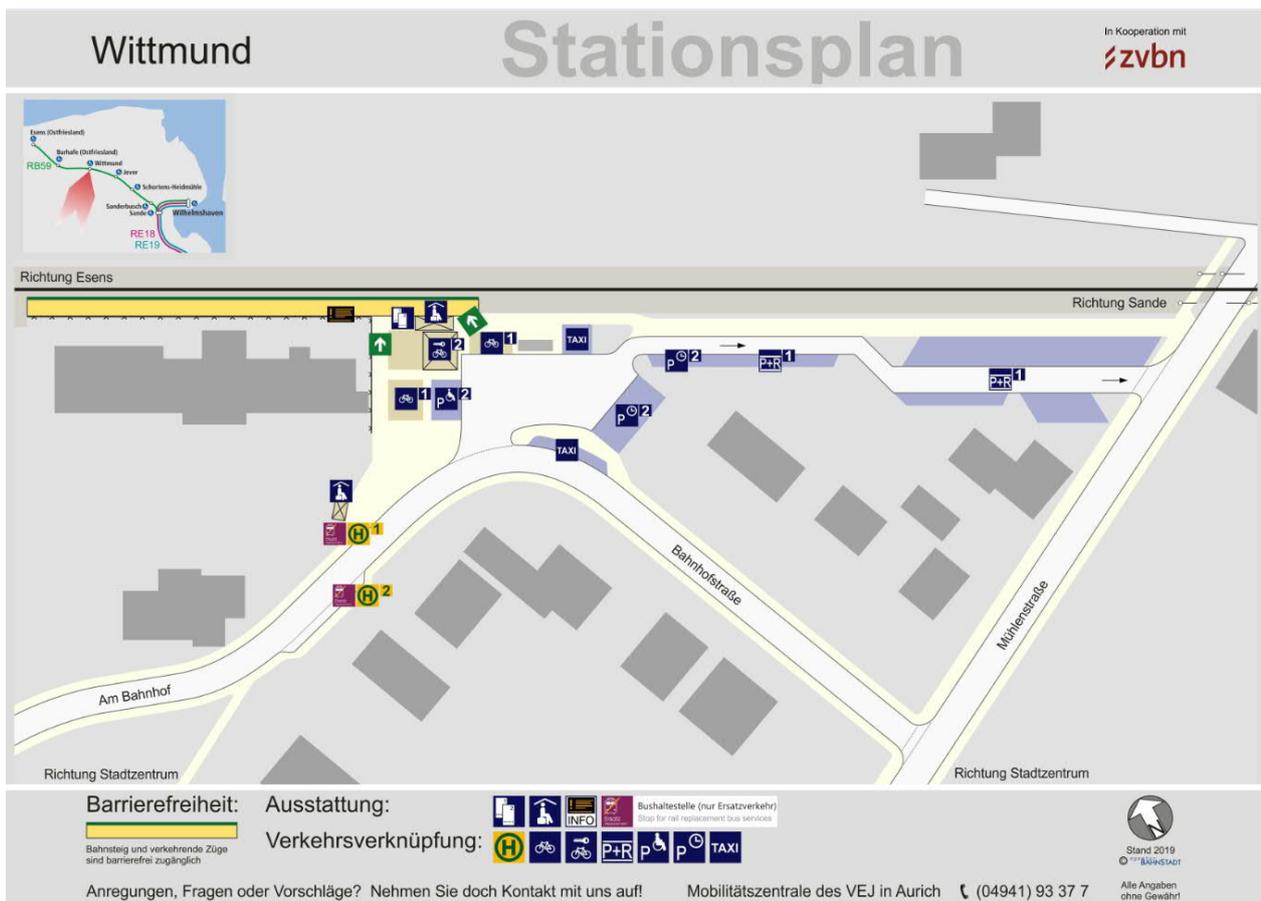


Barrierefreiheit: Bahnsteig und verkehrende Züge sind barrierefrei zugänglich

Ausstattung:  **Verkehrsverknüpfung:** 

Anregungen, Fragen oder Vorschläge? Nehmen Sie doch Kontakt mit uns auf! Mobilitätszentrale des VEJ in Aurich ☎ (04941) 93 37 7

Stand 2019
Alle Angaben ohne Gewähr



Abbildungen: A – 12-14, Stationspläne Esens, Burhufe, Wittmund

Quelle: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

2.5.3 Verkehrsangebot

Die Züge der NordWestBahn (NWB) verkehren als RB59 zwischen Esens und Wilhelmshaven von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr in einem stündlichen Taktverkehr. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Taktverkehr erst um 8:00 Uhr. Durch die RB59 stehen den Fahrgästen im Landkreis Wittmund umsteigefreie Verbindungen in das Oberzentrum Wilhelmshaven zur Verfügung. Der wichtigste Verkehrshalt ist der Bahnhof Sande im Landkreis Friesland. Hier besteht am gleichen Bahnsteig ein direkter Übergang zu den Zügen der Linie RE18 nach Oldenburg und weiter in Richtung Osnabrück. Im Taktknoten Oldenburg werden Anschlüsse an den Fernverkehr sowie an den RE1 in Richtung Bremen/Hannover und Leer/Emden/Norddeich erreicht.

2.5.4 Fernbusse

Seit dem 01. Januar 2013 ist der Fernbusverkehr in Deutschland weitgehend liberalisiert. Es besteht lediglich das Verbot gem. § 42a PBfG, dass Fahrgäste nicht zwischen zwei Haltestellen befördert werden dürfen, die nicht mehr als 50 Kilometer auseinander liegen oder wenn zwischen diesen Haltestellen ein Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. Seit dieser Zeit haben viele Anbieter Linienverkehr mit Fernbussen konzessionieren lassen, die Großstädte, Ballungsräume und touristische Ziele miteinander verbinden.

Im Landkreis Wittmund gibt es nur eine konzessionierte Linie (Stand Mai 2019), die überwiegend der touristischen Erschließung der Küstenbadeorte oder den vorgelagerten Inseln dient:

- **Linie F 20:** Ostfrieslandexpress“ (Bremen – Neuharlingersiel/Bensersiel/Harlesiel)
Konzessionsinhaber dieser Linie ist das auch im regionalen Linienverkehr aktive Verkehrsunternehmen Fa. Hermann Edzards.

3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV	66
3.1 Grundsätzliche Ziele	66-67
3.2 Zukünftiges Verkehrsangebot	67
3.2.1 Maßnahmen im SPNV	67-68
3.2.2 Maßnahmen im ÖPNV	69
3.2.2.1 Schulzentren im Landkreis Wittmund	69
3.2.2.2 Grundschulen im Landkreis Wittmund	69
3.2.2.3 Schulstandorte außerhalb des Landkreises Wittmund	69
3.2.3 Zielnetz Landkreis Wittmund	70-71
3.3 Ausbau der Haltestelleninfrastruktur	71-73
3.4 Fahrzeuge	73-74
3.4.1 Fahrzeugstandards	74
3.5 Tarifliche Maßnahmen	74
3.6 Fahrgastinformationen	75
3.7 Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen im ÖPNV	75

3.1 Grundsätzliche Ziele

Ziel des Landkreises Wittmund ist es, den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge auf der Basis des vorhandenen Angebotes zu sichern und unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen bedarfsgerecht weiter auszubauen.

Dabei gilt es, im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen den ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Maßnahmen, die vorrangig dieses Ziel verfolgen sind

deshalb zu unterstützen. Rückgratfunktion sollte dem SPNV zukommen. Die Basis für den straßengebundenen ÖPNV wird auch weiterhin die Schülerbeförderung bilden müssen. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit, auch außerhalb der schulrelevanten Zeiten die wichtigsten Standorte im Landkreis Wittmund zu verbinden. Verlässliche und vertaktete ÖPNV-Angebote sollten alle Teile der Bevölkerung in die Lage versetzen, Mobilitätsbedürfnisse selbständig durchführen zu können.

Die bisherige Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes auf die Belange der Schülerbeförderung ist nicht ausreichend, um die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen wie z.B. Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, ältere Menschen, Jugendliche, Personen mit Kindern, Auszubildende und Berufstätige zu befriedigen. Lediglich die touristischen Aspekte finden im Bereich der Linien K1 und K2 eine entsprechende Berücksichtigung. Dies Angebote sollten jedoch flächendeckend auf das gesamte Kreisgebiet ausgeweitet werden.

Gem. einer Studie der „Allianz pro Schiene“¹¹ für das Jahr 2018 erreicht der Landkreis Wittmund mit seinem derzeitigen Angebot bei der Erreichbarkeit von Bus und Bahn im Vergleich zu anderen niedersächsischen Landkreisen nur einen der letzten Plätze.

11 Die „Allianz pro Schiene“ ist ein Bündnis für den sicheren und umweltfreundlichen Schienenverkehr, bestehend aus 24 Non-Profit-Verbänden und über 150 Unternehmen aus der gesamten Eisenbahnbranche, zur Förderung und Verbesserung des Schienenverkehrs in Deutschland.

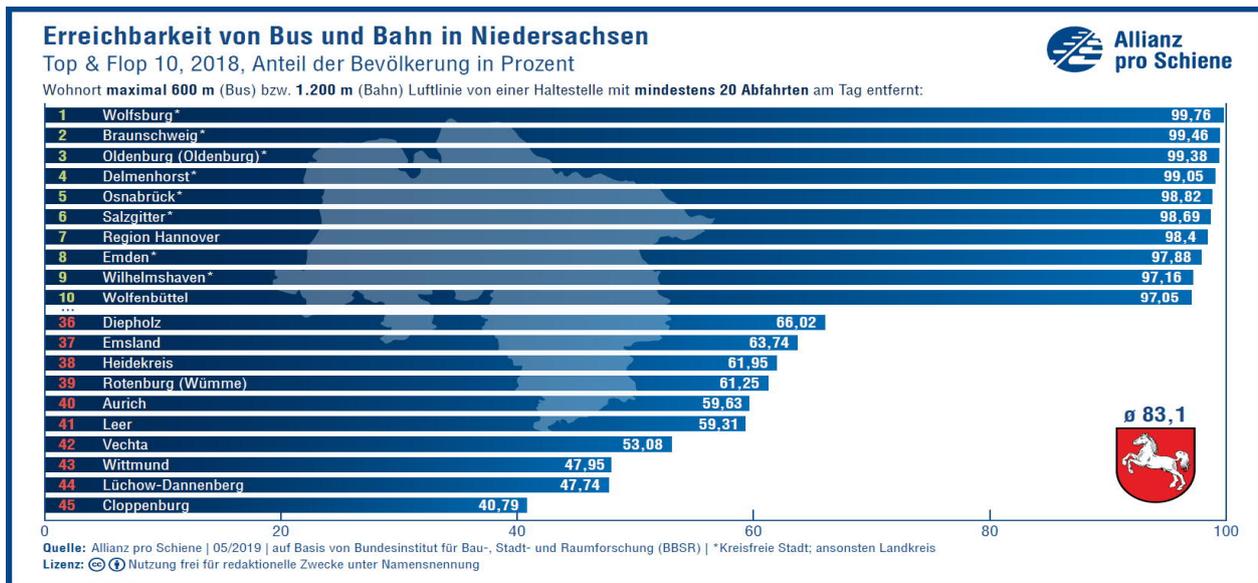


Tabelle: A - 15, Erreichbarkeit von Bus und Bahn in Niedersachsen

Quelle: „Allianz pro Schiene“

Der ÖPNV sollte durch Einbeziehung der Fuß- und Radverkehre zu einem starken Umweltverbund ausgebaut werden, der damit in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr treten kann.

Das integrierte Klimaschutzkonzept für den Landkreis Wittmund weist als Ziel eine Reduzierung der CO₂-Emissionen aus. Unter Punkt M 1 – Klimaschutz im ÖPNV – wird im Klimaschutzkonzept auf Seite 137 als Vorhaben die Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes mit differenzierten Verkehrsangeboten genannt. Es fordert eine kurzfristige Überarbeitung und Optimierung des ÖPNV-Angebotes innerhalb des Landkreises in Zusammenarbeit mit den Nachbarlandkreisen und Kommunen sowie den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) für den Fahrgast als Zielgruppe.

Es gilt auch weiterhin, dass bestehende und zukünftige Liniennetz regelmäßig zu überprüfen, zu optimieren und den Bedürfnissen anzupassen. Insbesondere neue Wohn-, Gewerbegebiete und Freizeiteinrichtungen sind an den ÖPNV anzuschließen.

3.2 Zukünftiges Verkehrsangebot

3.2.1 Maßnahmen im SPNV

Die Anbindung des Kreisgebietes an die Schiene muss erheblich verbessert werden. Es müssen alle Maßnahmen unterstützt werden, die Schienenanbindung zu optimieren und eine weitere Erhöhung der Attraktivität voranzutreiben.

Von den langjährigen und noch weiter bis voraussichtlich 2022 andauernden Baumaßnahmen zum Verkehrsprojekt zur Anbindung des Containerhafens JadeWeserPort ist die RB 59 stark betroffen. Da ganzjährig am Wochenende (Samstag und Sonntag) der Bahnhof Sande aus Richtung Oldenburg nur im Schienenersatzverkehr mit Busse aus Varel bedient wird, ist ein zusätzlicher Umsteigevorgang im Bahnhof Varel zu den Zügen der RB 59 in Sande notwendig. Um an diesen Tagen einen Anschluss in Sande zu den Bussen des Schienenersatzverkehrs sicherzustellen, verkehren die Fahrten der RB 59 zeitlich versetzt. Dies führt dazu, dass im Bahnhof Esens kein direkter Übergang zu den Bussen besteht. Während der Baumaßnahmen ist ein Schienenersatzverkehr (Inselbus) von Oldenburg über Esens nach Bengersiel und Neuharlingersiel eingerichtet.

Die Folgen der Baumaßnahmen hat starke Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage der RB 59. Die besonders an den Wochenenden eingeschränkte Erreichbarkeit der Züge der Linie RB 59 und

die Umleitung der Fahrgäste zu den Inselbädern auf den Schienenersatzverkehr bereits ab Oldenburg, entzieht der Linie wichtige Fahrgastpotentiale. Der Landkreis Wittmund wünscht sich vom Aufgabenträger des SPNV nach Abschluss der Bauarbeiten begleitende Maßnahmen, um die verloren gegangenen Fahrgäste besonders an den Wochenenden wieder an den Verkehrsträger Schiene heranzuführen.

Folgende Modernisierungen sind nötig:

- Beseitigung aller Langsamfahrstellen
- Ertüchtigung der Strecke für eine durchgängige Fahrgeschwindigkeit auf 100 km/h
- Bau eines Kreuzungspunktes (Begegnungsgleis) in Wittmund, um eine Erhöhung der Taktfrequenz zu ermöglichen
- Wiedereröffnung der alten Haltepunkte in Stedesdorf und Bliersum als Bedarfshaltestellen
- Optimierung und Verbesserung des Fahrplans (z.B. Anpassung der Taktfrequenz an den Betrieb der RE 18)
- Reaktivierung der Bahnstrecken Essens – Bensen und Esens – Dornum – Norden
- Optimierung des Gepäcktransports im touristischen Verkehr

Der Landkreis Wittmund verfolgt das Ziel, umsteigefreie Verbindungen in/aus Richtung Oldenburg und darüber hinaus nach Bremen/Hannover zur RB 59 zu schaffen.

Mit neuen Fahrzeugen will die LNVG ab Ende 2023 das Fahrplanangebot für Reisende an die Küste verbessern. Erstmals wird eine zweistündliche, umsteigefreie Regional-Express-Verbindung zwischen Hannover und Wilhelmshaven eingerichtet. Dazu sollen die Züge in Oldenburg geflügelt werden. Mit nur einem Umstieg in Sande sind dann die Landeshauptstadt Hannover sowie weiterführende Fernverkehrsanschlüsse in Bremen und Hannover erreichbar.

Für die dazwischen getakteten Züge in Richtung Osnabrück wäre gleichzeitig eine Flügelung der Züge mit der Linie RE 18 im Bahnhof Sande wünschenswert. Der Bahnhof Sande ist dafür signaltechnisch so herzurichten, dass es möglich wird, mit einem Zug in ein bereits besetztes Gleis einfahren zu können. Ebenso sind die Fahrzeiten der RE 18 so zu optimieren, dass kurze attraktive Übergangszeiten in Osnabrück zum Nah- und Fernverkehr in Richtung Münster/Ruhrgebiet entstehen. Darüber hinaus wünscht der Landkreis Wittmund eine Wiedereinführung von Fernverkehrszügen auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven, um am Bahnhof Sande eine direkte Anbindung an die Züge der RB 59 herzustellen. Hierzu hat der Kreistag des Landkreises Wittmund in seiner Sitzung am 12.12.2017 eine entsprechende Resolution verabschiedet. Möglich wäre hier z.B. ebenfalls eine Flügelung der Intercity-Linie 56 (Leipzig – Emden) in Oldenburg durch die DB Fernverkehr AG.

Um den Komfort für die Fahrgäste zu steigern, wäre es wünschenswert, neue dreiteilige Diesel/Wasserstoff-Triebzüge mit verbesserter Ausstattung auf der RE 18 sowie in kleinerer Ausführung auf der RB 59 einzuführen. Zur Modernisierung des Fahrzeugparks kann auch ein emissionsfreier Hybrid-Triebwagenzug oder ein batterie-elektrischer Triebwagen zum Einsatz kommen.

Zur Umsetzung des Zielnetzes im straßengebundenen ÖPNV (siehe 3.2.3) ist die Beibehaltung des Taktknotens am Haltepunkt Esens zwingend erforderlich. Dies ist bei den Planungen zum Zielfahrplan 2030plus der Initiative „Deutschland-Takt“ sicherzustellen.

Ebenso ist es unerlässlich, die vorhandenen betrieblichen Engpässe im Bahnhof Sande zu verbessern. Auf Grundlage des Zielfahrplan 2030plus der Initiative „Deutschland-Takt“ sind Veränderungen auch im Anschlussbahnhof Sande enthalten. Um die derzeit vorhandenen sowie die zukünftigen Verkehrsangebote im Bahnhof Sande störungsfrei abwickeln zu können, fordert der Landkreis Wittmund die Wiedereinrichtung des Zwischenbahnsteiges (Gleise 4 und 5) in Sande.

Der neu zu bauende Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Sande und der Abzweigstelle „Weißer Floh“ zum JadeWeserPort ist durch Weichenstraßen so herzurichten, dass beide Gleise für den Personenverkehr nutzbar sind, um bei evtl. auftretenden Verspätungen diesen Streckenteil für Begegnungsverkehre nutzen zu können und um weitere Verspätungen zu vermeiden.

3.2.2 Maßnahmen im ÖPNV

Eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen. In weiten Teilen des Landkreises Wittmund wird der ÖPNV nahezu ausnahmslos über die Schülerbeförderung definiert. Lediglich im küstennahen Bereich wurden Taktverkehre eingerichtet, die auch verkehrliche Bedürfnisse außerhalb der Schülerbeförderung abdecken. Bis auf wenige Einzelfahrten findet sich kein ÖPNV-Angebot in der Ferienzeit sowie an Wochenenden. Verknüpfungen der einzelnen Linien sind – außer an Schulzentren – nicht gegeben. Anschlussbeziehungen zum SPNV sind außer am Bahnhof Esens zwar sporadisch vorhanden, ergeben sich aber eher zufällig.

In einem zukünftigen Netz sollten grundsätzlich alle zentralen Orte mit ihren Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen von allen Teilen der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Das Angebot sollte so gestaltet sein, dass mindestens 4 Fahrtangebote an allen Wochentagen über den Tag verteilt der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Vorgaben zur Qualität, Taktung und Fahrtenhäufigkeit der Angebote wurden in einem Zielnetz für den gesamten Landkreis Wittmund definiert. Detaillierte Ausführungen sind unter 3.2.3. zusammengefasst.

Diese Ziele sind mit dem notwendigen effizienten Einsatz der verfügbaren Finanzmittel in Einklang zu bringen.

Die Anbindung der Schulstandorte aus den festgelegten Einzugsbereichen durch Linienfahrten des ÖPNV ist uneingeschränkt weiterhin sicherzustellen. Die Anbindung der Schulstandorte ist jedoch neu zu regeln. Es gilt dabei, auch die bislang noch im Freistellungsverkehr erbrachten Schülerbeförderungen so weit möglich in den Linienverkehr aufzunehmen (siehe 1.4.2.).

Die An- und Abfahrten zu den Schulstandorten sollten in das Zielnetz (siehe 3.2.3.) eingebunden werden. Die Schulanfangs- und endzeiten sind dabei so zu legen, dass möglichst alle Fahrten in eine Vertaktung integriert werden können. Sollte dies nicht machbar sein, so können als Ausnahme einzelne Fahrten nach/von den Schulstandorten von den Taktzeiten abweichen oder zusätzlich zum Takt verkehren.

Gemäß den Bestellungen der Schülersammelzeitkarten durch den Landkreis Wittmund als Träger der Schülerbeförderung sind ausreichende Kapazitäten bereitzustellen und bei Bedarf Verstärkerfahrten einzurichten. Es sollte dabei die vorgeschriebene Gesamtkapazität (Sitz- und Stehplätze) nur bis maximal 80 % ausgelastet werden.

3.2.2.1. Schulzentren im Landkreis Wittmund:

Fahrplanangebot: Anfahrten zur 1. und 2. Unterrichtsstunde
 Abfahrten nach der 5., 6. und 8. Unterrichtsstunde

Die maximale Beförderungszeit ab dem ersten Einstieg darf 60 Minuten nicht übersteigen.

3.2.2.2. Grundschulen:

Fahrplanangebot: Anfahrt zur 1. Unterrichtsstunde
 Abfahrten nach Unterrichtsende sowie bei Bedarf am Nachmittag

Die maximale Beförderungszeit ab dem ersten Einstieg darf 45 Minuten nicht übersteigen.

3.2.2.3. Schulstandorte außerhalb des Landkreises Wittmund:

Fahrplanangebot: Anfahrt zur 1. Unterrichtsstunde
 Abfahrten nach der 6. und 8. Unterrichtsstunde

Die maximale Beförderungszeit ab dem ersten Einstieg darf 90 Minuten nicht übersteigen.

3.2.3 Zielnetz Landkreis Wittmund

Das Liniennetz im Landkreis Wittmund wird in Haupt- und Nebenlinien unterteilt. Für die Hauptlinien ist ein integraler Taktfahrplan einzurichten. In diesem Hauptliniennetz sind Schülerverkehre (siehe 3.2.2.), Pendlerbeziehungen sowie Umsteigebeziehungen in den definierten Taktknoten und zum SPNV zwingend zu berücksichtigen.

Folgende Linienachsen finden Berücksichtigung im Hauptliniennetz:

- **Norden – Esens – Bengersiel – Neuharlingersiel – Carolinensiel – Harlesiel**
 - Fahrplanangebot im 1-Stunden-Takt
 - Alternierende Fahrten zwischen Esens und Norden über Dornum und Westerholt jeweils im 2-Stunden-Takt
 - Beibehaltung der starken Ost-West-Achse entlang der Küstenlinie
 - Ausbau der bestehenden Verknüpfungen in Norden und Esens

- **Aurich – Esens – Werdum – Neuharlingersiel**
 - Fahrplanangebot im 2-Stunden-Takt
 - Änderung des Linienverlaufs im nördlichen Streckenabschnitt
 - Schaffung einer neuen Verbindung von Esens nach Neuharlingersiel unter Anbindung von Werdum
 - Verknüpfung an den Knotenpunkten in Aurich, Esens und Neuharlingersiel
 - Weiterhin betriebliche Durchbindung mit der Linie 460 von und nach Leer

- **Aurich – Sandhorst - Wittmund – Carolinensiel**
 - Fahrplanangebot im 2-Stunden-Takt
 - Aufwertung der Linie entsprechend der Nachfrage durch Vertaktung
 - Stärkung der Verbindung zwischen den beiden Kreisstädten
 - Verknüpfung in Aurich mit der Linie 460 von und nach Leer
 - Verknüpfung in Wittmund mit den Zügen der RB 59

- **Wittmund – Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven**
 - Fahrplanangebot im 2-Stunden-Takt (Wittmund – Friedeburg)
 - Aufwertung innerhalb des Landkreises zwischen der Kreisstadt Wittmund und dem südlichen Landkreisteil
 - Zu- und Abbringer zu den Zügen im Bahnhof Sande in Richtung Oldenburg

- **Wiesmoor – Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven**
 - Fahrplanangebot im 2-Stunden-Takt (Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven)
 - Vertaktung des Fahrplanangebotes
 - Zu- und Abbringer zu den Zügen im Bahnhof Sande in Richtung Oldenburg

- **Aurich – Sandhorst – Westerholt – Esens**
 - Fahrplanangebot im 2-Stunden-Takt
 - Vertaktung des Fahrplanangebotes
 - Berücksichtigung der Pendlerbewegungen zwischen Westerholt und Aurich

Die Nebenlinien bilden ein Ergänzungsnetz zu den definierten Hauptlinien. In diesen Nebenlinien sind Schülerverkehre (siehe 3.2.2.) zu berücksichtigen. Ebenfalls ist ein Grundangebot außerhalb der Schulzeiten vorzuhalten. Möglichst 4 Fahrtenpaare sind täglich an allen Wochentagen einzurichten, die das nächste Grundzentrum erschließen oder Anschlüsse mit kurzen Übergängen an die Hauptlinien sicherstellen. Diese Fahrten können als alternative Bedienformen (Ruf-mich-Bus) durchgeführt werden. Ergänzend hierzu sorgen die Angebote von „Fahr mit bi Frünnen in d`Harlingerland“ (siehe Punkt 2.1.5) für Mobilitätsangebote. Diese sollten jedoch den ÖPNV auf den konzessionierten Linien nicht kanibalisieren.

Das zukünftige Netz aus Haupt- und Nebenlinien umfasst die nachstehend genannten Linien:

Hauptlinien:

- 111 – Wiesmoor – Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven
- 311 – Wittmund – Leerhufe – Reepsholt – Friedeburg
- 343 – Wittmund – Carolinensiel – Harlesiel
- 363 – Esens – Werdum – Neuharlingersiel
- 378 – Esens – Westerholt – Aurich
- 473 – Esens – Blomberg – Aurich
- 474 – Wittmund – Aurich
- K1 – Harlesiel – Carolinensiel – Neuharlingersiel – Bengersiel – Esens – Dornum
Westerholt – Hage - Norden

Nebenlinien:

- 218 – Friedeburg – Reepsholt – Schortens – Jever
- 256/264 – Friedeburg – Marx/Etzel – Horsten – Zetel
- 313 – Jever – Wittmund – Burhufe – Dunum/Stedesdorf – Esens
- 314 – Westerholt – Dornum - Dornumersiel
- 331 – Friedeburg – Etzel – Horsten
- 332 – Friedeburg – Marx – Bentstreek
- 334 – Friedeburg – Hesel – Wiesedermeer
- 335 – Friedeburg – Dose – Abickhufe – Reepsholt
- 336 – Reepsholt – Wiesedermeer
- 337 – Reepsholt – Hesel – Heselerfeld
- 341 – Wittmund – Leerhufe – Wiesedermeer – Reepsholt – Friedeburg – Wiesmoor
- 342 – Wittmund – Ardorf – Collrunge
- 344 – Wittmund – Eggelingen
- 345 – Wittmund – Burhufe – Funnix
- 346 – Wittmund – Blomberg – Neuschoo – Eversmeer – Westerholt
- 362 – Esens – Bengersiel – Holtgast
- 365 – Blomberg – Moorweg – Dunum – Esens
- 485 – Dornum – Westerholt – Blomberg – Neuschoo – Eversmeer

Hierzu sind auch die in der Anlage Nr. 1 ersichtlichen Liniensteckbriefe zu beachten.

3.3 Ausbau der Haltestelleninfrastruktur

Der Landkreis Wittmund strebt die vom Gesetzgeber geforderte Umsetzung der Barrierefreiheit an. Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen ist ein vollständiger barrierefreier Ausbau von Haltestellen bis Januar 2022 jedoch nicht umsetzbar. Die Forderung nach einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bedarf zusätzlicher Finanzmittel in einem erheblichen Umfang.

Das Ziel ist, ein Maßnahmenprogramm zu schaffen, wie ein unter den vorhandenen finanziellen Möglichkeiten schrittweiser barrierefreier Ausbau der Haltestellen umgesetzt werden kann. Der Landkreis Wittmund hat hierzu unter Beteiligung der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und

der betroffenen Verbände ein Haltestellenkataster erarbeitet. Auf dieser Basis wurde eine Liste von Haltestellen definiert, die im Landkreis Wittmund bis zum 01.01.2022 prioritär umzurüsten bzw. nachzurüsten sind.

Der Kreisausschuss des Landkreises Wittmund hat dazu am 13.12.2018 einstimmig beschlossen:

Zur Festlegung im Nahverkehrsplan ist die Priorisierung wie folgt vorzunehmen:

Priorität 1:

vordringlicher Bedarf, barrierefreier Ausbau bis zum 01.01.2022

- Ausbau einer zentralen Haltestelle je geschlossener Ortschaft (verkehrsrechtlich)
- Ausbau von Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen

Priorität 2:

Barrierefreier Ausbau sukzessive nach dem 01.01.2022

- Ausbau von Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
- Ausbau von Haltestellen auf definiertem Hauptliniennetz
- Ausbau aller übrigen Haltestellen, die nicht der Priorität 1 oder 3 zuzuordnen sind

Priorität 3:

- Vorhandene Haltestelle, die nicht barrierefrei zugänglich sind (z.B. ohne vorhandenen befestigten Gehweg), müssen nicht ausgebaut werden
- Die definierte Ausnahme gilt nicht, wenn nachweislicher Bedarf besteht, oder für mobilitätseingeschränkte Personen relevante Einrichtungen in der Nähe sind“.

Der Ausbau der Haltestellen soll nach dem einheitlichen Standard für das gesamte Verkehrsgebiet der VEJ erfolgen. Siehe hierzu Ausführungen unter Punkt 2.2.2.

Das Vorhandensein einer barrierefreien Haltestelle ist in den Fahrplankarten mit einem entsprechenden Symbol zu kennzeichnen. Haltestellen der Priorität 2 und 3 sind mit einer gut sichtbaren Information zu versehen, die auf die nächstgelegene barrierefrei ausgebaute Haltestelle hinweist.

Hervorzuheben ist, dass Errichtungen und Umstrukturierungen von Haltestellen überwiegend von den Kommunen durchgeführt werden.

Über das bestehende Förderprogramm der LNVG wurden in den letzten Jahren bereits in vielen Kommunen Haltestellen nach den definierten Standards ausgebaut.

Das zurzeit gültige Verfahren für die Grunderneuerung bestehender Einzelhaltestellen zur Verbesserung der Ausstattung geschieht in Form von Sammelanträgen. Die Gesamtkosten dürfen einen Betrag von 50.000 Euro brutto je Einzelhaltestelle nicht überschreiten. Ein Sammelantrag darf höchstens 8 Bushaltestellen beinhalten. In einem Haushaltsjahr kann nur ein Antrag pro Antragsteller bewilligt werden.

Das Land Niedersachsen fördert diese Maßnahmen mit 75 % der förderfähigen Kosten. Der Landkreis Wittmund stockt diesen Betrag im Regelfall auf 87,5 % der förderfähigen Kosten auf, sofern hierfür finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Für alle Haltestellen der Priorität 1 stockt der Landkreis Wittmund den Betrag auf 100 % der förderfähigen Kosten auf, sofern hierfür finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Sind darüber hinaus weitere Mittel verfügbar, können auch Haltestellen der Priorität 2 ausgebaut werden.

Es wurde ein Kataster aller im Linienverkehr genutzten Haltestellen im Landkreis Wittmund erstellt. Die Einordnung der einzelnen Haltestellen wurden gemäß Prioritätenliste erstellt und sind der beigefügten Anlage 2 zu entnehmen.

Auf der nachfolgenden Tabelle, ist der aktuelle Ausbaubedarf dargestellt (Stand November 2019)

	Priorität	Bundesstraße	Gemeindestraße	Kreisstraße	Landesstraße	Ergebnis nach Priorität 1+2	Gesamtergebnis nach Priorität 1+2
Gemeinde Friedeburg	1				2	2	
	2	11	9	6	6	32	
	3	8	21	12	28	69	34
Samtgemeinde Esens	1		1	1		2	
	2	4	9	4	14	31	
	3		14	11	24	49	33
Samtgemeinde Holtriem	1		2		1	3	
	2	1	3	5	7	16	
	3	1	8	11	6	26	19
Stadt Wittmund	1	6	6	4	5	21	
	2	11	11	2	13	37	
	3	26	19	32	15	92	58
Ergebnis nach Priorität 1+2							144

Tabelle: T - 20, Ausbaubedarf der Haltestellen im Landkreis Wittmund

Quelle: Amt für zentrale Dienste und Finanzen Landkreis Wittmund

Die Entscheidung über einzelne Fördermaßnahmen erfolgt gemäß der Prioritätenliste (siehe Anlage 2).

3.4 Fahrzeuge

Auf die große Bedeutung der Fahrzeuge für einen qualitativ hochwertigen und barrierefreien Einsatz wurde bereits in 2.2.1 hingewiesen, für den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge gelten allerdings folgende Ausnahmen:

- nicht-barrierefreie Busse bei Fahrten außerhalb der Hauptlinien, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen und nur an Schultagen verkehren (im Schülerverkehr gesonderte Fahrdienste für in der Mobilität eingeschränkte Personen)
- bei Fahrten mit geringer Nachfrage ist der Einsatz von Kleinbussen zulässig, die nicht allen Aspekten der Barrierefreiheit gerecht werden
- der Einsatz von nur teil-barrierefreien Fahrzeugen, z.B. mit Rampen kann in Absprache mit dem Aufgabenträger erfolgen
- die genannten Ausnahmen gelten nicht, wenn nachweislich Bedarf seitens in der Mobilität eingeschränkter Personen besteht oder relevante Einrichtungen dieser Personen erschließen.

Neben den Bestimmungen und Vorgaben der BOKraft zur Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen in gebrauchsfertigem Zustand ist auf den touristisch relevanten Linien auch die Mitnahme von Fahrrädern sicherzustellen. Die Handhabung und Organisation (z.B. telefonische Voranmeldung) liegt im Ermessen und der Verantwortlichkeit der VU.

3.4.1 Fahrzeugstandards

- Hauptlinien:
 - Klimaanlage
 - Niederflur, bzw. Low-Entry
 - Höchstalter 10 Jahre (Durchschnittsalter 8 Jahre)
 - W-Lan

- Nebenlinien:
 - Höchstalter 16 Jahre (Durchschnittsalter 8 Jahre)

Auf allen Linien sind mittelfristig schadstoffarme Fahrzeuge einzusetzen.

3.5 Tarifliche Maßnahmen

Die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes ist nicht nur an die Angebotsqualität (u.a. Liniennetzgestaltung und Fahrtenhäufigkeit) geknüpft, sondern hängt auch von anderen Faktoren ab. Einer dieser Faktoren ist das zugrunde liegende Tarifsystem. Das Tarifsystem muss einfach zu handhaben und für jedermann verständlich sein. Es sollte so angelegt sein, dass jeder Fahrgast ohne Probleme den für ihn zutreffenden Fahrpreis eigenständig ermitteln kann. Doch nicht nur die Verständlichkeit ist ein wesentliches Kriterium. Das Tarifsystem sollte auch vom Kunden als preisgerecht empfunden werden.

Die Einführung eines Zonentarifs im Gebiet der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (siehe 2.1.2.) dient als Grundlage, um das bestehende Tarifgefüge zur Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste weiter zu entwickeln.

Derzeit ist die Ermittlung des Tarifs nur über den Link „Fahrpreisrechner“ auf der Homepage des Verkehrsverbundes Ems-Jade möglich.

Der bestehende Zonentarif sollte in Form einer Tarifstrukturreform in einzelnen Migrationsschritten so entwickelt und optimiert werden, dass die Anzahl der Tarifzonen minimiert wird. Ziel sollte es sein, dass die Gemeindegrenzen je eine Tarifzone bilden. So lässt sich für den Fahrgast sehr einfach der zu zahlende Tarif ableiten.

Trotz der Anerkennung der Tarifangebote „Niedersachsen-Ticket“ sowie der Anschlussmobilität des NITA im Bar- und Zeitkartenangebot zur Weiterfahrt im Bus vor/nach der Bahnfahrt muss noch häufig beim Umstieg zwischen Bus/Bahn ein separates Ticket erworben werden, da die Vertriebssysteme beim Bus das Fahrscheinsortiment des NITA noch nicht verkaufen können. Das Tarifsystem sollte so fortgeführt und entwickelt werden, dass im gesamten Tarifgebiet alle öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) mit nur einem Ticket genutzt werden können.

Zeitkarten sollten, insbesondere Schülersammelzeitkarten (SSZK), grundsätzlich unternehmensneutral zentral bei der Geschäftsstelle des Verkehrsverbundes ausgestellt werden und nur mit dem VEJ-Logo bedruckt sein.

Ebenso sollte das in den Landkreisen Aurich und Leer geltende Tarifangebot der Mehrfahrtenkarte („5-er-Ticket“) auch im Landkreis Wittmund Anerkennung finden. Zur Harmonisierung der Tarifmerkmale im VEJ-Tarif sollte die Kinderaltersgrenze gemäß der VDV-Schrift 950 angepasst werden (Kinder unter 6 Jahren fahren mit Begleitperson unentgeltlich, Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den ermäßigten Tarif).

3.6 Fahrgastinformation

- **Echtzeit:**

Der Landkreis Wittmund hat mit Beschluss des Kreistages vom 27.06.2019 eine Richtlinie zur Förderung von Echtzeitinformationssystemen auf dem Gebiet des Landkreises Wittmund erlassen. Er fördert die Einführung des Systems und die Anschaffung der dazu erforderlichen Hardware. Außerdem beteiligt sich der Landkreis an den laufenden Kosten für die Anbindung an die Datendrehscheibe des Landes Niedersachsen. Für alle Taktknoten und zentrale Mobilitätspunkte sind zeitnah dynamische Fahrgastinformationen (DFI) einzurichten.

- **APP:**

Der Landkreis Wittmund beteiligt sich über die Verkehrsregion Ems Jade (VEJ) an den Kosten zur Nutzung der Fahrplaner App des VBN (Niedersachsen App). Verbundtypische Angebote sollen dort zukünftig integriert werden.

- **Mobilitätszentralen:**

Der Landkreis Wittmund beteiligt sich an den Kosten der Mobilitätszentrale Friesland / Wittmund. Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 18.06.2018 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zur Gestaltung einer eigenen Mobilitätszentrale im Landkreis Wittmund zu erstellen. U.a. sollen dort die Themen Bündelung Ruf-Bus, Fahr mit, Schüler-sammelzeitkarten (SSZK) bearbeitet werden.

Auch kann über die Mobilitätszentrale ein regionales Mobilitätsmanagement zwecks Verknüpfung der Anforderungen von Verkehrserzeugern (z.B. größere Arbeitgeber, Behörden, Ärzte) geschaffen werden.

3.7 Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen im ÖPNV

Seit 2016 beschäftigen sich Politik und Verwaltung verstärkt mit dem Thema einer Kooperation bzw. mit einem Beitritt zum Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN). Diese Gespräche sind unter Beteiligung möglicher Partner und Dritter zu intensivieren und zu einem Ergebnis zu führen.

Ebenso soll möglichst gemeinsam mit den übrigen Landkreisen und kreisfreien Städten der VEJ ein Gutachten über die Wirtschaftlichkeit zur Umwandlung der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) zu einem Zweckverband in Auftrag gegeben werden oder alternativ eine geeignete Rechtsform untersucht werden.

4. Linienbündelung/Wettbewerb	75-76
4.1 Gründe für die Bündelung von Linienverkehren	76
4.2 Beteiligung der Verkehrsunternehmen	76
4.3 Kriterien für die Bildung von Linienbündeln	77
4.4 Ergebnis der Linienbündelung mit Harmonisierungszeitraum	77
4.4.1 Linienbündel "Nord"	77
4.4.2 Linienbündel "Süd"	78

4. Linienbündelung/Wettbewerb

Die seit dem 03. Dezember 2009 geltenden EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/2007) regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie deren Finanzierung. Die bundesdeutsche

Gesetzgebung wurde mit der Novellierung des PBefG zum 01. Januar 2013 entsprechend angepasst.

Für die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen, die aus öffentlichen Haushalten bezuschusst werden, sieht die EU-Verordnung folgende Auswahl- und Auftragsmechanismen vor:

- Wettbewerbliche Verfahren (Genehmigungswettbewerb oder Ausschreibungen)
- Eigenproduktion oder Direktvergaben an einen internen Betreiber (kommunales Verkehrsunternehmen)
- Direktvergabe an einen beliebigen Betreiber beim Unterschreiten von Schwellenwerten (jährliches Leistungsvolumen bis 1 Mio. Euro oder 300.000 km; verfügt der Betreiber über max. 23 Fahrzeuge, gelten die Grenzwerte 2 Mio. Euro oder 600.000 km)

Das deutsche Recht geht davon aus, dass es auch weiterhin Verkehrsangebote geben wird, die von VU eigenwirtschaftlich, ohne konkrete Leistungsbestellung durch die öffentliche Hand, erbracht werden können. Hierzu wird auch das EU-konforme Instrument einer Allgemeinen Vorschrift beitragen, über das sich Ausgleichszahlungen für Tarifvorgaben unternehmensneutral gewähren lassen. Entsprechende eigenwirtschaftliche Anträge genießen im Genehmigungsverfahren Vorrang.

4.1 Gründe für die Bündelung von Linienverkehren

Im Landkreis Wittmund werden alle Verkehrsangebote von den VU eigenwirtschaftlich erbracht. Ausgleichszahlungen für Tarifvorgaben werden in Form einer Allgemeinen Vorschrift gewährt. Die Liniengenehmigungen werden derzeit auf der Basis des PBefG nur für Einzellinien vergeben. Im Hinblick auf mögliche künftige Vergabeverfahren ist die Zersplitterung der Liniengenehmigungen weder einer effektiven Abwicklung derartiger Verfahren noch einer erwarteten Aktivierung betrieblicher Synergien zuträglich. Der Landkreis Wittmund beabsichtigt deshalb auf der Basis des § 9 Abs. 2 PBefG durch die Definition sogenannter Linienbündel eine Umstellung der Genehmigungen für Einzellinien auf solche für Teilnetze.

Die Festlegung von Linienbündeln dient weiterhin der Harmonisierung der Laufzeiten der Einzelgenehmigungen für die Linien innerhalb des Bündels. Der jeweilige Harmonisierungszeitpunkt berücksichtigt mindestens die jeweiligen Laufzeiten der eingeschlossenen Genehmigungen, kann aber aufgrund einer beabsichtigten Staffelung von Vergabeverfahren oder aufgrund von Absprachen mit Finanzierungsträgern auf spätere Zeitpunkte verschoben werden. Eine Entscheidung über die Art des künftigen Vergabeverfahrens ist mit der Definition der Linienbündel nicht verbunden.

Die neue ÖPNV-Struktur gem. dem definierten Zielnetz (siehe 3.2.3) setzt dabei auf eine bislang nicht realisierte Vernetzung sowohl in verkehrlicher, als auch in betrieblicher Hinsicht. Durch eine enge Verflechtung der einzelnen Angebotsbestandteile und Linien miteinander in den definierten Taktknoten sollte das zukünftige Angebot als ein zusammenhängendes System betrachtet werden. Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Wittmund ist daher bei der zukünftigen Vergabe als Gesamtleistung zu definieren.

Der Kreisausschuss hat am 25.04.2019 beschlossen, dass zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Wittmund Linienbündel gebildet werden. Das unter 4.4 dargestellte Linienbündelungskonzept ist in den zu erstellenden Nahverkehrsplan aufzunehmen und im Rahmen der weiteren Ausgestaltung des ÖPNV (Verkehrskonzept) umzusetzen.

4.2 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Die vorliegende Gliederung des Busliniennetzes im Landkreis Wittmund in Linienbündel wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Friesland erarbeitet. Eine Abstimmung mit dem Landkreis Aurich erfolgte ebenfalls im Vorfeld. Die im Landkreis tätigen VU wurden ebenfalls vor der Beratung in den Gremien informiert.

4.3 Kriterien für die Bildung von Linienbündeln

Für die Festlegung der Linienbündel werden im Sinne des § 9 Abs. 2 PBefG insbesondere verkehrliche und betriebliche Aspekte betrachtet und abgewogen.

- Räumliche Nähe der Linien (gemeinsame End- und Schnittpunkte, Vermeidung einer parallelen Linienführung)
- Verknüpfung von Linien (Anschlüsse an End- und Schnittpunkten, Taktknoten)

Ergänzend hierzu gehen auch der Umfang der Fahrleistung (Fahrplankilometer) und eine Abschätzung der Ertragskraft in den Entscheidungsprozess ein. Dabei finden auch die Leistungsdaten der vorliegenden Fahrpläne der eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsleistungen in der Betrachtung Berücksichtigung. Zukünftige Leistungserweiterungen sowie mögliche Verstärkerfahrten in der Schülerbeförderung wurden nicht berücksichtigt. Gleichwohl geben die Werte einen klaren Hinweis auf die Zuordnung der Linien in ein Linienbündel.

Besondere Verkehrsangebote mit speziellen Charakteristika oder einem Bedienschwerpunkt außerhalb des Landkreises können bündelfrei gestellt oder Linienbündeln anderer AT zugeordnet werden.

4.4 Ergebnis der Linienbündelung

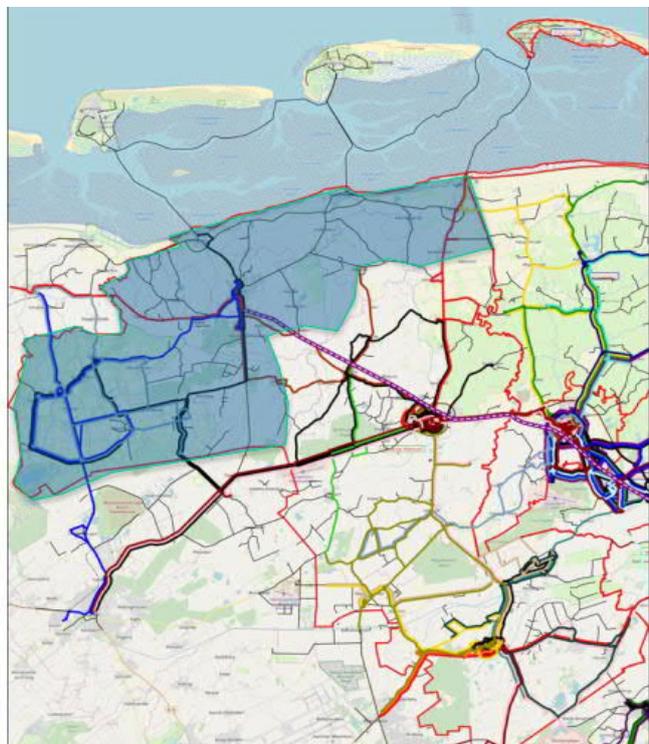
Im Landkreis Wittmund werden zwei Linienbündel gebildet. Es handelt sich um ein mittleres und ein großes Bündel.

- Linienbündel „Nord“
- Linienbündel „Süd“

4.4.1 Linienbündel „Nord“

- Stand Fahrplan 2018/19

Linienbündel	Linien-Nr	Summe	Konzession	Vergabe
Süd	311		31.07.21	2025
	331		30.11.25	
	332		30.11.25	
	334		31.12.25	
	335		30.11.25	
	336		30.11.25	
	337		30.11.25	
	341		31.12.23	
	342		31.12.25	
	313		28.09.21	
	343		02.08.25	
	344		02.08.25	
	345		02.08.25	
	346	548.501	31.03.25	
Nord	312		31.07.21	2026
	314		26.09.25	
	378		31.07.23	
	485		31.12.24	
	361		14.09.26	
	362		31.12.24	
	363		14.10.25	
	365		31.12.24	
368	1.219.272	31.08.21		
	1.767.773			

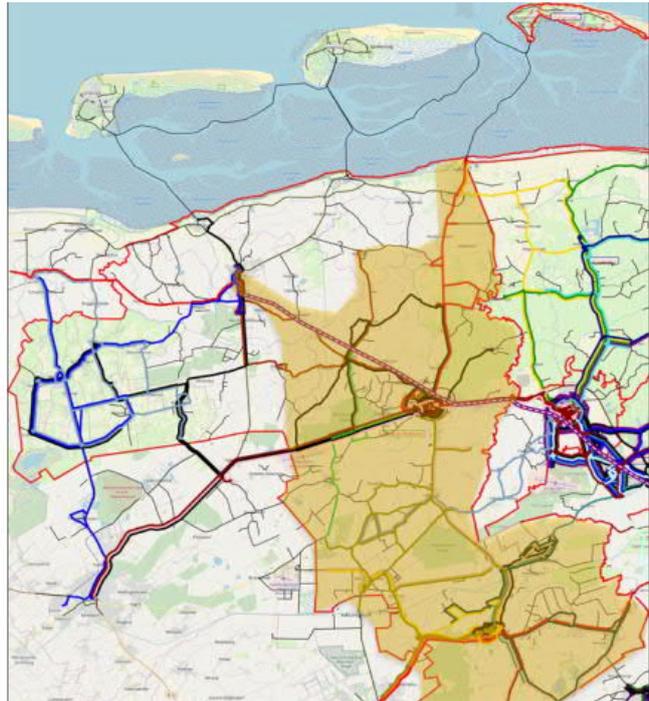


Das Fahrplanangebot der als Linie K1 zusammengefassten Linien 314, 361, 362, 363 und 368 wird als eigenständig konzessionierte Linie K1 weitergeführt. Die Linien 314, 361, 362, 363 und 368 bilden als einzelne Linien nur noch die Fahrplanleistungen gem. der Liniensteckbriefe ab.

4.4.2 Linienbündel „Süd“

- Stand Fahrplan 2018/19

Linienbündel	Linien-Nr	Summe	Konzeession	Vergabe
Süd	311		31.07.21	2025
	331		30.11.25	
	332		30.11.25	
	334		31.12.25	
	335		30.11.25	
	336		30.11.25	
	337		30.11.25	
	341		31.12.23	
	342		31.12.25	
	313		28.09.21	
	343		02.08.25	
	344		02.08.25	
	345		02.08.25	
346	548.501	31.03.25		
Nord	312		31.07.21	2026
	314		26.09.25	
	378		31.07.23	
	485		31.12.24	
	361		14.09.26	
	362		31.12.24	
	363		14.10.25	
	365		31.12.24	
	368	1.219.272	31.08.21	
	1.767.773			



Die Linie 311 bildet nur das Fahrplanangebot auf der Relation Wittmund – Friedeburg ab. Das Fahrplanangebot der Linienzweigung Friedeburg – Bentstreek – Horsten – Etzel werden auf die Linien 331 und 332 übertragen.

Karte: K – 4-5, Linienbündel „Nord“ und „Süd“

Tabelle: T – 21-22, Linienbündel „Nord“ und „Süd“

Quelle: Amt für zentrale Dienste und Finanzen Landkreis Wittmund

5. Zusammenfassung	78
5.1 Ziele und Aufgaben	78

5.1 Ziele und Aufgaben

Zusammengefasst ergeben sich aus dem Nahverkehrsplan für die nächsten Jahre folgende Aufgaben:

- Schrittweise Umsetzung des beschlossenen Verkehrskonzeptes bis zur Harmonisierung der Linienbündel durch Zusammenarbeit mit den VU.
- Steuerung der zweckgebundenen Fördermittel der LNVG zur Herstellung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit durch Ausbau der Haltestellen in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Gemeinden und Samtgemeinden gemäß der Priorisierungen.
- Aufbau eines Echtzeitinformationssystems mit digitaler Fahrgastinformation, sowie die Weiterentwicklung eines fahrgastfreundlichen Tariffsystems und Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen im ÖPNV.
- Ausarbeitung eines Konzeptes einer Mobilitätszentrale für den Landkreis Wittmund.