

NAHVERKEHRSPLAN

LANDKREIS WITTMUND (01.01.2026-31.12.2030)

Auftraggeber/-in:

Landkreis Wittmund
Am Markt 9
26499 Wittmund

Auftragnehmer/-in:

PTV Transport Consult GmbH
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Düsseldorf, 09.10.2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund (2026-2030)
Auftraggeber/-in	Landkreis Wittmund
Vergabe-Nr.	10.70.08-24-30
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Angebots-Nr.	202453068A
Autor/-in	Dr.-Ing. Roland Priester, M.Sc. Johannes Prinzler, Dipl.-Ing. Madleen Teichfischer
Erstellungsdatum	23.06.2025
zuletzt gespeichert	09.10.2025

Inhalt

1	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	9
1.1	Gesetzliche Grundlagen.....	9
1.1.1	Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union.....	9
1.1.2	Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland.....	9
1.1.3	Gesetze des Bundeslands Niedersachsen.....	12
1.2	Rahmenvorgaben aus der Landesplanung.....	14
1.3	Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs.....	14
1.4	Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.....	18
1.4.1	Aufgabenträgerschaft im ÖPNV.....	18
1.4.2	Organisationen der Aufgabenträger.....	18
1.4.3	Verkehrsunternehmen.....	19
1.4.4	Organisation der Verkehrsunternehmen.....	20
2	Mobilität in der Verkehrsregion.....	21
2.1	ÖPNV als Teil integrierter Mobilität.....	21
2.2	Bestandsaufnahme im straßengebundenen ÖPNV.....	22
2.2.1	Tarif	22
2.2.2	Haltestellen.....	24
2.2.3	Fahrgastinformation.....	26
2.2.4	ÖPNV-Angebote und Projekte.....	27
2.3	Bestandsaufnahme im schienengebundenen Verkehr.....	29
2.3.1	Schienenpersonenfernverkehr.....	29
2.3.2	Schienenpersonennahverkehr.....	30
2.3.3	Schiene-Bus-Grundnetz.....	30
2.3.4	Deutschland-Takt.....	31
2.3.5	Bahnplan Ost-Friesland.....	31
2.3.6	Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen.....	32
2.3.7	Wunderline.....	32
2.3.8	Emslandstrecke.....	32
3	Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion.....	33

3.1	Grundsätzliche Ziele.....	33
3.2	Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV	34
3.2.1	Weiterentwicklung der Verkehrsregion Ems-Jade zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund.....	34
3.2.2	Tarif	34
3.2.3	Verkehrsangebot	35
3.2.4	Fahrzeuge.....	35
3.2.5	Haltestellen.....	37
3.2.6	Vertrieb, Mobilitätszentralen & Fahrgastinformation.....	38
3.2.7	Beschwerdemanagement.....	39
3.2.8	Anschlusssicherung.....	39
3.2.9	Marketing, Außendarstellung.....	39
3.2.10	Auskunftspflicht der Verkehrsunternehmen.....	40
4	Bestandsaufnahme und Bewertung.....	41
4.1	Raumstruktur.....	41
4.2	Bevölkerungsstruktur.....	42
4.3	Bildungseinrichtungen	45
4.4	Wirtschaft	47
4.5	Freizeit und Tourismus.....	50
4.6	Sonstige verkehrlich relevanten Einrichtungen.....	50
4.7	Verkehrsinfrastruktur	51
5	Bestandsanalyse des Nahverkehrs	53
5.1	Schienenpersonennahverkehr.....	53
5.2	Verkehrsangebot im Regionalverkehr	54
5.3	Fahrzeugbestand.....	56
5.4	Infrastruktur des ÖPNV.....	57
5.5	Information und Service.....	59
5.6	Tarif	60
5.7	Finanzierung.....	61
5.8	Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2019-2024.....	62
6	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV	63
6.1	Grundsätzliche Ziele.....	63

6.2	Linienbündelungskonzept	63
6.3	Ziele Verkehrsangebot	65
6.4	Ziele Tarif	68
6.5	Ziele Infrastruktur	69
6.6	Ziele Fahrgastinformation und Marketing	72
6.7	Ziele SPNV	72
7	Maßnahmenkonzeption	74
8	Anlagen	75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Höhe der Regionalisierungsmittel insgesamt sowie für Niedersachsen 2025 – 2031 _____	15
Tabelle 2:	Übersicht Tarifangebote VEJ _____	23
Tabelle 3:	Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung entsprechend den Bedienebenen _____	36
Tabelle 4:	Tabelle mit Grunddaten der Gemeinden im Landkreis Wittmund _____	42
Tabelle 5:	Anzahl der Schülerinnen und Schüler, Schulen nach Schulart (Stand Juli 2024) ____	45
Tabelle 6:	Anzahl zugelassenen Kraftfahrzeuge im Kreis Wittmund _____	48
Tabelle 7:	Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung _____	50
Tabelle 8:	Finanzierung des ÖPNV im Landkreis _____	61
Tabelle 9:	Linienbündelung Landkreis Wittmund _____	65
Tabelle 10:	Linienbündel anderer Aufgabenträger mit Anteil im Landkreis Wittmund _____	65
Tabelle 11:	Bedienungsebenen im Landkreis Wittmund _____	66
Tabelle 12:	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten _____	67
Tabelle 13:	Maßnahmenkatalog _____	74
Tabelle 14:	Grundschulen im Landkreis Wittmund _____	92
Tabelle 15:	Weiterführende Schulen im Landkreis Wittmund _____	93
Tabelle 16:	Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag _____	96
Tabelle 17:	Linienkonzessionen ÖPNV Landkreis Wittmund _____	99

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Farbgebung Anbringung der VEJ-Aufkleber auf den Fahrzeugen_____	37
Abbildung 2:	Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Wittmund _____	41
Abbildung 3:	Einwohnerverteilung Wittmund_____	43
Abbildung 4:	Altersstruktur im Landkreis Wittmund 2017 bis 2023 _____	44
Abbildung 5:	Bevölkerungsentwicklung bis 2042 _____	44
Abbildung 6:	Schulstandorte im Landkreis Wittmund _____	46
Abbildung 7:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Wittmund (2019 – 2023) _____	47
Abbildung 8:	regionale Pendlerbeziehungen _____	48
Abbildung 9:	Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden) _____	49
Abbildung 10:	Das Straßennetz in der Region VEJ _____	52
Abbildung 11:	SPNV und Landesbedeutsame Buslinien in der VEJ-Region _____	53
Abbildung 12:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Wittmund _____	59
Abbildung 13:	Tarifzonen im Landkreis Wittmund _____	60
Abbildung 14:	Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems_____	75

Abkürzungsverzeichnis

BE	Bedienungsebene
B+R	Bike-and-Ride (Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr)
DB	Deutsche Bahn
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
ÖPNV	öffentlicher Personennachverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park-and-Ride (Verknüpfung von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr)
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VEJ	Verkehrsverbund Ems-Jade
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Allgemeine Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für den ÖPNV gelten auf europäischer, deutscher und niedersächsischer Ebene verschiedene Verordnungen, Richtlinien und Gesetze, die im Folgenden vorgestellt werden.

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist es, in der Europäischen Gemeinschaft einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung aber auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor.

Im Dezember 2017 trat die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in Kraft. Für den Nahverkehrsplan ist dabei der neue Art. 2a VO 1370/2007 bedeutsam. Denn diese Vorschrift ist eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den „Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten“. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der Nahverkehrsplan kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der Nahverkehrsplan bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um. Die Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität des ÖPNV-Angebots sind vom betrauten Betreiber zu erfüllen.

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen. 2021 wurde das PBefG

erneut novelliert, mit dem Ziel, auch flexiblen Bedienungsweisen einen rechtlichen Rahmen zu geben, die bisher im PBefG nicht berücksichtigt waren.

Nahverkehrsplan im PBefG

Der Nahverkehrsplan wurde bei der Novellierung 2013 in seiner Funktion deutlich gestärkt. So wurde der § 8 PBefG neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“ (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Hierfür soll der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen „in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definieren. Die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sind gemäß § 1a PBefG zu berücksichtigen.

Barrierefreiheit als Bestandteil des Nahverkehrsplans

Ein zentrales Thema in der novellierten Fassung des PBefG ist die Barrierefreiheit. Hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Für den Nahverkehrsplan bedeutet das, dass die Definition der vollständigen Barrierefreiheit hinsichtlich aller Aspekte der Nutzung (Erreichbarkeit, Ein- und Ausstieg, Fahrzeug, aber auch Information, Vertrieb und Personal) umfassen muss und alle Ausnahmen der erreichten vollständigen Barrierefreiheit bis 01.01.2022 im Nahverkehrsplan beschrieben und begründet werden müssen.

Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

Zur Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrsplans wird im PBefG Folgendes ausgesagt: „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer sowie Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören bzw. frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Über zentrale Anforderungen wurden die sonstigen Beteiligten, zu denen u.a. die Verkehrsunternehmen, die o.g. Verbände/Institutionen und der Verkehrsverbund zählen, von den Auftraggebern im Rahmen der Erstellung der Nahverkehrspläne in Kenntnis gesetzt und in die Arbeitskreise einbezogen.

Weiter heißt es im § 8 Abs. 3 PBefG: „... soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs.3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (...)“. Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, geht eine Vorabbekanntmachung voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorabbekanntmachung legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollen daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG werden im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz -BGG) vom 27.04.2002 Aussagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen.

So wird in § 4 des BGG 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“ zu verstehen. § 8 des BGG besagt, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das RegG wurde am 27. Dezember 1993 verabschiedet, es regelt die finanzielle und organisatorische Verantwortung der Länder für den ÖPNV (letzte Änderung 2023). Das Gesetz dient der Förderung und Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Übertragung von Finanzmitteln und Zuständigkeiten auf die Länder. Es regelt damit auch Ausgleichsmittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets. Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch die Zuweisung von Regionalisierungsmitteln vom Bund an die Länder. Diese Mittel sollen zweckgebunden für den ÖPNV verwendet

werden. Die Länder sind verantwortlich für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Sie haben die Möglichkeit, die Aufgaben auf kommunale Aufgabenträger zu übertragen. Die Verteilung der Mittel erfolgt nach festgelegten Schlüsseln, die die Bedürfnisse der Länder berücksichtigen. Das Ziel ist die Sicherstellung eines attraktiven, umweltfreundlichen und leistungsfähigen ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge. Die Länder müssen regelmäßig über die Verwendung der Mittel und die Erreichung der Ziele berichten.

1.1.3 Gesetze des Bundeslands Niedersachsen

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Aufgabenträgerschaft

Gemäß den Regelungen des NNVG sind die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet. Die Region Hannover, und der Großraum Braunschweig sind darüber hinaus für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in ihrem Gebiet zuständig. Der SPNV für das restliche Niedersachsen liegt in der Verantwortung des Landes bzw. der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG).

Das NNVG regelt, dass die Aufgabenträger die zuständige Stelle für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sind und auch zuständige Behörde im Sinne des § 8a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Nahverkehrsplan

§6 (1) des NNVG regelt, dass die Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan für jeweils 5 Jahre mit folgenden Inhalten aufzustellen haben: Es ist dazustellen,

- „1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und
7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.“

Berücksichtigung übergeordneter Planungen und Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

§6 (2) des NNVG besagt, dass der Nahverkehrsplan an das geplante Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr und an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen ist.

Hinsichtlich der Beteiligungen wird wie im PBefG insbesondere die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen an der Aufstellung genannt.

Zu beteiligen sind darüber hinaus benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulasträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH.

Zudem ist der Nahverkehrsplan dem Land vorzulegen.

Rabattierung des Ausbildungsverkehrs

2016 wurde der §7 neu gefasst und die §§ 7a bis d neu eingefügt. §7a regelt die verpflichtende Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr. Ab 2017 gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern eine jährliche Zuweisung aus den Mitteln als Ausgleichsbeträge für diese Rabattierung. Aus diesen Mitteln werden die Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten finanziert.

Nach § 7b gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern zur Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ab dem Kalenderjahr 2017 eine weitere jährliche Zuweisung. Diese sind insbesondere für die Einrichtung von flexiblen Bedienformen bestimmt, können aber auch für andere Maßnahmen eingesetzt werden, die den ÖPNV verbessern oder erweitern.

§7c regelt die Transparenz und Überprüfung von Wirkungen der Finanzzuweisung. Zum Zweck der Transparenz müssen die kommunalen Aufgabenträger nach § 7c (1) bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 einen aktualisierten Nahverkehrsplan für ihren Zuständigkeitsbereich aufstellen. Kommt der jeweilige kommunale Aufgabenträger dieser Verpflichtung nicht nach, so erfolgt die Zuweisung gemäß den §§ 7 a und 7 b nach dem 1. Januar 2020 erst nach Vorlage des aktualisierten Nahverkehrsplans.

§ 7c (2) besagt zudem, dass zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Qualitätsbericht vorzulegen haben, in dem die insgesamt sowie auf der Grundlage der Mittelzuweisungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind. Die Auszahlung der Zuweisungen hängt direkt davon ab.

Mit der Neufassung des NNVG wird die bisher gültige Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer nach § 45 a des PBefG aufgehoben, die bislang die Vergabe der Ausgleichsleitungen im Ausbildungsverkehr geregelt hat.

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)

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 Schülerinnen 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 Berufseinstiegsschule, die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen.

Unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im ländlichen Raum muss teilweise auf den freigestellten Schülerverkehr zurückgegriffen werden, um zumutbaren Bedingungen zur Beförderung von Schülern zu Bildungsstätten zu gewährleisten. Unter freigestelltem Schülerverkehr wird in der Freistellungsverordnung 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. Ein freigestellter Schülerverkehr wird außerdem notwendig, wenn die Beförderung im ÖPNV nicht möglich ist, weil z. B. Mobilitätseinschränkungen der Schülerinnen/der Schüler gegeben sind.

1.2 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 2022. Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert: „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind. Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.“

1.3 Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs

Eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen eigenwirtschaftlich und gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehren. Laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist eigenwirtschaftlichen Verkehren der Vorzug zu geben. Nach §8 Abs. 4 PBefG wird der Aufwand für eigenwirtschaftliche Verkehre gedeckt durch:

- Beförderungserlöse (Fahrkartenverkauf)

- Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften (z.B. Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten)
- Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne (z.B. Einnahmen aus Fahrzeugwerbung)

Kann eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht mit eigenwirtschaftlichen Mitteln erbracht werden, so werden über einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag dem erbringenden Verkehrsunternehmen vom Aufgabenträger Zuschüsse für die Erbringung der Leistung gewährt. Der Leistungsumfang für die Erbringung einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan definiert. Die finanziellen Mittel für die Zuschüsse sind Eigenmittel der Landkreise.

Regionalisierungsmittel

Den Ländern werden vom Bund für die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichem Personennahverkehr finanzielle Mittel bereitgestellt. § 5 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) regelt die Höhe und die Verteilung dieser so genannten Regionalisierungsmittel. Für die Jahre 2025 bis 2031 stehen dem Land Niedersachsen Regionalisierungsmittel in folgender Höhe zu:

Jahr	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Reg-Mittel gesamt [in Mrd. €]	12,21	12,58	12,96	13,35	13,75	14,17	14,59
Reg-Mittel Niedersachsen [in Mrd. €]	0,99	1,02	1,05	1,09	1,12	1,15	1,19

Tabelle 1: Höhe der Regionalisierungsmittel insgesamt sowie für Niedersachsen 2025 – 2031

Darüber hinaus ist die Höhe der Regionalisierungsmittel nicht festgesetzt.

Finanzmittel laut Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz

Die kommunalen Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs erhalten aus diesen Finanzmitteln Gelder, deren Höhe sich laut §7 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) auf insgesamt 3,34 Prozent der für das Land Niedersachsen nach §5 Abs 5 RegG vorgesehenen Finanzmittel belaufen. Die Verteilung der Mittel richtet sich zu zwei Dritteln nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen und zu einem Drittel nach den Flächenanteilen. Diese Mittel sind für folgende Zwecke einzusetzen:

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

Zur Abdeckung von Verwaltungskosten erhalten die Aufgabenträger nach §7 Abs. 4 vom Land Finanzhilfen in Höhe von 1,35 € je Einwohner, jedoch mindestens 135.000 €.

Darüber hinaus werden Ausgleichszahlungen nach §7a NNVG für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV vom Land an die Aufgabenträger gezahlt. Die Höhe ist in Anlage 1 des NNVG festgelegt. Die Aufgabenträger sind verpflichtet Leistungen zum Ausgleich der im Ausbildungsverkehr nicht gedeckten Kosten an die Verkehrsunternehmen zu erbringen.

Nach §7b NNVG stehen den kommunalen Aufgabenträgern Mitteln für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV zu. Diese sollen insbesondere für die Entwicklung von flexiblen Bedienformen genutzt werden, um in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ein Angebot sicherzustellen.

Nach §7e NNVG erhalten kommunale Aufgabenträger eine zusätzliche Finanzhilfe, wenn sie Schüler- und Azubi-Tickets anbieten, die bestimmte Mindeststandards erfüllen. Diese sind in Anlage 3 des NNVG festgelegt.

Mittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes stehen vorrangig für Investitionen in schienengebundene Verkehrsmittel zur Verfügung. Das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz unterstützt nach §2 NGVFG Gemeinden auch Vorhaben zum Bau und Ausbau von:

- verkehrswichtigen Straßen und Radwegen der kommunalen Baulastträger
- besonderen Fahrspuren für Busse
- Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen insbesondere in Hinblick auf die Barrierefreiheit
- Umsteigeanlagen mit Park- und Halteplätzen und Fahrradstationen
- Betriebshöfen und zentralen Werkstätten des ÖPNV

Ebenfalls gefördert werden die Beschaffung von Omnibussen für den Einsatz im Linienverkehr sowie Maßnahmen zur Beschleunigung und zur sonstigen Verbesserung des ÖPNV für die Nutzer, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sowie Systeme für die fortlaufend angepasste Fahrgastinformation und -navigation. Voraussetzung ist, dass die Vorhaben in einem Generalverkehrsplan vorgesehen sind und die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Es können bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Es werden insgesamt pro Jahr 150 Milliarden € zur Verfügung gestellt, wovon mindestens 50 Prozent für die Finanzierung von SPNV und ÖPNV-Vorhaben bereitstehen müssen.

Bürgerbusvereine erhalten nach § 2a NGVFG pro Jahr 5.500€ für die Finanzierung ihres Organisationsaufwandes.

Förderung landesbedeutsamer Buslinien

Das Land Niedersachsen fördert den Betrieb von landesbedeutsamen Buslinien. Das sind Linien, welche aufkommensstarke Orte verbinden und definierte Mindeststandards erfüllen. Die Aufgabenträger können Förderungen für folgende Relationen erhalten:

- Mittelzentrum – Oberzentrum

- Mittelzentrum – SPNV-Haltepunkt
- SPNV-Haltepunkt – Fährverbindung
- Anbindung von Orten mit besonderem touristischem Aufkommen oder sonstigem Bedarf
- Verbindungen zum Lückenschluss im SPNV-Netz

In der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ sind alle Modalitäten der Förderung erläutert. Da diese Förderrichtlinie vorschreibt, dass die Leistung für mindestens drei Jahre über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbracht werden muss (Art 4.3 und 4.4), ist eine Förderung von eigenwirtschaftlichen Verkehren nicht möglich. Die Höhe der Förderung richtet sich nach der Betriebsleistung, die im Rahmen der Erfüllung der Standards neu erbracht wird, und der Steuerkraft des Auftraggebers.

Weitere Fördermöglichkeiten

Weiterhin können die Aufgabenträger Förderungen vom Land erhalten für:

- bauliche und technische Maßnahmen zur Errichtung einer durchgehenden dynamischen Fahrgastinformation auf Echtzeitbasis (Antragstellung im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms des Landes Niedersachsen, Modalitäten siehe Merkblatt Besonderer Teil ÖPNV-Echtzeitinformationssysteme)
- Untersuchungen zur Einführung, Einrichtung und Betrieb von flexiblen Bedienformen und alternativen Bedienungsangeboten (Förderung vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), siehe Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen))

Das Land gewährt den Verkehrsunternehmen Förderungen für folgende Vorhaben:

- Aus- oder Umbau von Betriebshöfen sowie Umstellung von Betriebshöfen auf saubere und emissionsfreie Antriebe (EFRE-Förderung, Antragstellung im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms des Landes Niedersachsen, Erläuterungen siehe Merkblatt „Zuwendungen für Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV – 4) Betriebshöfe“)
- Beschaffung von Kleinbussen für Bürgerbusbetrieb

Die Gebietskörperschaften können vom Land Förderungen erhalten für:

- den barrierefreien Ausbau von Haltestellen (siehe „Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen“)
- Verknüpfungsanlagen zwischen ÖPNV und SPNV (z.B. Aus- und Neubau von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen inklusive Elektroladegeräten an Bahnhöfen, Aus- und Neubau von Kurzzeit- und Taxiparkplätzen, siehe „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Umsteigeanlagen und Haltestelleneinrichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Richtlinie ÖPNV-Umsteigeanlagen und -Haltestellen)“)

- bauliche und technische ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Straßenaufweitung an Kreuzungen, Einrichtung von Busfahrstreifen, Einrichtung eines RBL-Systems, Steuerung von Lichtsignalanlagen, Antragstellung im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms des Landes Niedersachsen, Erläuterungen siehe „Merkblatt Besonderer Teil ÖPNV-Beschleunigung“)

Die Abwicklung erfolgt über die LNVG oder die Investitions- und Förderbank des Landes Niedersachsen.

Der Bund und die Europäische Union haben weitere Förderprogramme aufgestellt, welche die Finanzierung des ÖPNV unterstützen können. Eine Übersicht der aktuellen Förderprogramme sowie deren Voraussetzungen bietet die Förderdatenbank des Bundes, welche auch über Förderprogramme der Länder und der EU informiert.

1.4 Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

1.4.1 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in ihren jeweiligen Gebieten sind die Landkreise Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie die Städte Emden und Wilhelmshaven. Die kreisangehörige Stadt Leer ist Aufgabenträger des Stadtverkehrs Leer. Sie alle sind für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV in ihrem Gebiet zuständig. Die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV sind in der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ-Region) organisiert.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in Niedersachsen die LNVG sowie die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig. In der Region Ems-Jade liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV bei der LNVG.

1.4.2 Organisationen der Aufgabenträger

Die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund sowie die Städte Emden, Wilhelmshaven und Leer hatten sich bis zum 31.12.2024 in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger in der „Verkehrsregion Ems-Jade GbR“ (VEJ GbR) organisiert, um ihre Aktivitäten im Bereich des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu koordinieren und ihre Interessen, insbesondere in Bezug auf die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs, zu bündeln und zu vertreten sowie die Attraktivität des ÖPNV durch gezielte Förderprojekte zu steigern. Die bisherige Struktur der VEJ GbR kann als Managementgesellschaft der Aufgabenträger im ÖPNV beschrieben werden.

Die bisherige VEJ GbR wird nun in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt (GVEJ) und zu einem Verkehrs- bzw. Mobilitätsverbund weiterentwickelt, der eigene Entscheidungsbefugnisse erhalten soll. Die Ausübung hoheitlicher Befugnisse soll jedoch weiterhin Aufgabe der kommunalen Gesellschafter bleiben. Darüber hinaus ist der Landkreis Emsland mit Wirkung zum Ablauf des 31.12.2024 aus der VEJ GbR ausgeschieden und auch nicht Teil der neuen GEVJ.

Aufgaben der neuen GVEJ

Die Satzung der GVEJ konkretisiert den Gesellschaftsgegenstand der Erbringung von Leistungen zur Entwicklung und Förderung des ÖPNV in der Verkehrsregion dahingehend, dass neue Aufgaben definiert werden, die sich in die Bereiche Verbundaufgaben, Aufgaben des Mobilitätsmanagement sowie sonstige Aufgaben unterteilen.

Neben einer Schärfung des Aufgabenprofils der neuen GVEJ rücken als zentrale Verbundaufgaben in diesem Zusammenhang vor allem die Weiterentwicklung des regionalen Bustarifs sowie die damit einhergehende Festlegung der Regelungen zur Aufteilung der Erlöse in den Vordergrund.

Unter der Voraussetzung, dass die erforderlichen personellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen geschaffen werden, soll ein gemeinsamer und verbindlicher Bustarif für die Verkehrsregion entwickelt werden (Verbundtarif).

In engem Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Fahrtarifs steht die Etablierung eines eigenen übergreifenden Marketings (Verbundmarketing) sowie perspektivisch die Übernahme des Kundenmanagements für die Fahrgäste in der Region (Fahrgast- und Kundenmanagements).

1.4.3 Verkehrsunternehmen

In den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sind folgende Verkehrsunternehmen im ÖPNV tätig:

- Ahi Hamdi
- AG Reederei Norden-Frisia
- Arendt Busbetrieb GmbH
- Blaue Bus-Reisen GmbH
- Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrtgesellschaft mbH
- Bruns Omnibusverkehr GmbH
- Ert Wissmann Omnibusbetrieb GmbH
- Fahrschule Wilken GmbH
- Fass-Reisen
- Hermann Edzards GmbH
- Jacobs Reisedienst
- Kreisbahn Aurich GmbH
- Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co. KG
- Omnibusbetrieb Hinrich Uffen
- Omnibusverkehr Fischer (Norderney)
- Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH
- Reederei Baltrum-Linie GmbH
- Thomas Gerdes Reisen e.K.
- Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH, Anrufsbus GmbH
- Weser-Ems Busverkehr GmbH

Die Betreiber der Stadtverkehre lauten wie folgt:

- Stadt Emden: Stadtverkehr Emden GmbH
- Stadt Leer: Jacobs Reisedienst
- Stadt Wilhelmshaven: Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH

1.4.4 Organisation der Verkehrsunternehmen

Der Großteil der Verkehrsunternehmen hat sich zum Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) zusammenschlossen. Der Verbund beinhaltet 14 Busunternehmen. Im Verkehrsverbund gibt es einheitliche Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. Es findet zudem eine gemeinsame Vermarktung statt.

2 Mobilität in der Verkehrsregion

2.1 ÖPNV als Teil integrierter Mobilität

ÖPNV-Planung ist dann erfolgreich, wenn sie als Teil einer integrierten Mobilitätsplanung betrachtet wird. Im Folgenden werden wichtige Elemente mit Bezug zum ÖPNV dargestellt:

Im Buslinienverkehr besteht eine Differenzierung nach verschiedenen Produkten, um den verschiedenen Fahrgastanforderungen gerecht zu werden: Es gibt Stadtbusangebote zur Erschließung der Städte, Linien, die auf die Bedienung des Schülerverkehrs ausgerichtet sind und Regionalbuslinien, die eine möglichst schnelle Verbindung zwischen Orten herstellen. Ein Beispiel für ein qualitativ hochwertiges Regionalbusangebot ist der PlusBus. Mit dem Bus-Schiene-Grundnetz wurde ein Konzept schneller Regionalbusverkehre entwickelt.

Neben den regulären Linienverkehren kommen auch bedarfsorientierte Angebote zum Einsatz. Ein Beispiel dafür ist der AnrufBus im Landkreis Leer, welcher nach vorheriger telefonischer Anmeldung ohne festen Fahrplan und fester Fahrroute zwischen allen Haltestellen der Gemeinde verkehrt. Im Landkreis Friesland und der Stadt Wilhelmshaven wird momentan die Einrichtung von On-Demand-Services geprüft. Bei diesem Angebot können Fahrgäste in einer App flexible Fahrten zwischen ihren Wunschzielen buchen.

Eine Ergänzung des ÖPNV-Angebots erfolgt durch die Bürgerbusse. Diese verkehren in Niedersachsen und damit auch in der Verkehrsregion VEJ im Rahmen des PBefG nach einem festen, möglichst vertakteten, Fahrplan; Anruffahrten sind nur in einem kleinen Umfang möglich. Bürgerbusse werden von einem Verein ehrenamtlich betrieben und von den Vereinsmitgliedern ehrenamtlich gefahren. Im Landkreis Aurich verkehrt der BürgerBus Hage und im Landkreis Friesland der BürgerBus Wangerland.

Auch Sharing-Angebote stellen eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV im Rahmen nachhaltiger Mobilität dar. Carsharing ermöglicht es ÖPNV-Kunden Wege und Fahrtzwecke zu erledigen, die mit dem ÖPNV nur schwer zu bewältigen sind, ohne ein Auto besitzen zu müssen. In der Verkehrsregion gibt es beispielsweise Carsharing-Angebote in den kreisfreien Städten Wilhelmshaven und Emden, in der Stadt Leer und in einzelnen Gemeinden wie Spiekeroog (am Fähranleger Neuharlingersiel) und Aurich (Verein mit ca. 3 Fahrzeugen). In den Städten Leer und Emden gibt es zudem E-Roller-Sharing.

Bikesharing erhöht die Flexibilität auf der letzten Meile, ohne dass man sein Fahrrad im Bus oder Zug mitführen muss. Es gibt momentan kein Bikesharing Angebot in der Verkehrsregion. Es gibt jedoch auf Touristen ausgelegte Verleihangebote, beispielsweise in Aurich, Leer, Emden und Wilhelmshaven.

In der Verkehrsregion befinden sich Inseln, die durch Fährverkehr erreichbar sind. Folgende Fährverbindungen sind relevant:

- Emden – Borkum sowie Katamaran
- Emden – Delfzijl

- Ditzum – Petkum
- Norddeich – Juist (tideabhängig) sowie Schnellfähre
- Norddeich – Norderney sowie Schnellfähre
- Neßmersiel – Baltrum (tideabhängig) sowie Schnellfähre an bestimmten Tagen
- Bensorsiel – Langeoog
- Neuharlingersiel – Spiekeroog (tideabhängig) sowie Schnellfähre
- Harlesiel – Wangerooge sowie Schnellfähre
- Wilhelmshaven – Helgoland
- Wilhelmshaven – Eckwarderhörne

Insbesondere an Bahnhöfen und in einigen Innenstädten gibt es in der Verkehrsregion Möglichkeiten für überdachtes Fahrradparken. In Emden und Wilhelmshaven gibt es jeweils eine Fahrradstation am Bahnhof. Die Fahrradstation am Bahnhof Leer befindet sich gerade im Bau.

Park and Ride-Anlagen sind in der Verkehrsregion insbesondere an Bahnhöfen relevant, beispielsweise in Emden, Norden, Sande und Jever. Zudem gibt es große Parkplätze an den Fährhäfen.

Mobilitätsstationen sind ein Ansatz, verschiedene Mobilitätsangebote attraktiv zu verknüpfen. Der ÖPNV ist dabei das zentrale Angebot, um welches verschiedene weitere Angebote wie Car- und Bikeshaaring, B+R-Anlage, Ladestation für E-Autos, Taxi und On-Demand-Angebote gruppiert werden. Die einheitlich aufgebauten Mobilitätsstationen sind zudem architektonisch attraktive bauliche Einrichtungen mit digitalen Informationsangeboten, hoher Aufenthaltsqualität, WLAN sowie komplementärer Serviceangebote wie bspw. Paketstation, Verkaufsautomat, Fahrradreparaturstation und öffentlicher WC. In der Verkehrsregion planen momentan die Stadt Wilhelmshaven und der Landkreis Friesland die Einrichtung von Mobilitätsstationen.

2.2 Bestandsaufnahme im straßengebundenen ÖPNV

Im nachfolgenden Kapitel werden Merkmale beschrieben, welche im straßengebundenen ÖPNV über die gesamte Verkehrsregion bzw. große Teile dieser einheitlich geregelt sind.

2.2.1 Tarif

Es gilt der Tarif des Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ). Die Aufgabenträger legen die Anwendung des VEJ-Tarif durch Allgemeine Vorschriften oder Öffentliche Dienstleistungsaufträge fest.

Im VEJ werden einige klassische Tarifprodukte wie Einzelkarten, Mehrfachkarten, Dauerkarten und Abonnements angeboten. Es bestehen Ermäßigungen für Familien, Schüler, Auszubildende und Senioren wie das Jugendticket, das Familienticket und die Senioren-Card (Details siehe Tabelle 2). Hinzu kommen spezifische Tickets für die Stadtverkehre Emden und Wilhelmshaven sowie den AnrufBus Leer. Der Stadtbus Leer hat ein eigenes Ticketsortiment, welches nicht Bestandteil des VEJ-Tarifs ist.

Das Urlauberbus-Ticket richtet sich an Touristen. Diese erhalten eine Nordsee-Service-Card, Kurkarten oder Gästekarten, welche zu einer ermäßigten ÖPNV-Nutzung berechtigt.

Anerkannt werden das Deutschlandticket, das Niedersachsen-Ticket sowie die Anschlussmobilität im Zu- und Nachlauf der relationsbezogenen Fahrscheine des Niedersachsentarifs (zu den derzeitigen Konditionen 03/25).

Einige Tarifangebote der DB AG werden auf bestimmten Linien ebenfalls anerkannt. Hervorzuheben ist dabei die Rabattierung des Fahrpreises bei Vorlage einer BahnCard.

Produkt	Zielgruppe	Beschreibung
Einzelkarte	Erwachsene	Fahrt zwischen Start- und Zielhaltestelle mit beliebig vielen Umstiegen
Einzelkarte ermäßigt	Kinder von 4 bis einschließlich 11 Jahren (im Stadtverkehr Emden von 6 bis einschließlich 13 Jahren, im Stadtverkehr Wilhelmshaven von 6 bis einschließlich 14 Jahren); Gruppen ab 10 Personen	Ermäßigung auf Einzelkarten
Mehrfahrtenkarte (5er-Ticket)	Jedermann	Fünf Fahrten zu einem ermäßigten Preis, nur gültig in den Landkreisen Leer und Aurich
Tagesrückfahrkarte	Jedermann	Hin- und Rückfahrt zwischen zwei Zonen ggf. mit Umstiegen. Sie gelten ganztägig und sind übertragbar.
Familienticket	bis zu zwei Erwachsenen, bis zu drei Kinder bis 14 Jahre	Hin- und Rückfahrt an einem Tag
Wochen- und Monatskarte	Jedermann	Gültigkeit im aufgedruckten Zeitraum und Haltestellen
Schülerwochen und -monatskarte, Schülersammelzeitkarte	Schüler	Gültigkeit in aufgedrucktem Zeitraum und Zonen
Regionales Jugendticket	Schüler ab der 1. oder 5. Klasse und Auszubildende (spezifische Bedingungen bei den einzelnen Landkreisen und Städten)	Gültig im gesamten VEJ
Schülerkarte „Plus“	Schüler	Gültig im gesamten VEJ, als Ergänzung zur Schülerkarte
Mobil65Karte	Ab 65 Jahren	Gültigkeit im aufgedruckten Kalendermonat. Beliebige viele Fahrten
Senioren-Card	Ab 65 Jahren	Gültig für 12 Monate. Berechtigt zum Kauf ermäßigter Fahrkarten.

Tabelle 2: Übersicht Tarifangebote VEJ

2.2.2 Haltestellen

Haltestellen sind das Aushängeschild des ÖPNV und spielen eine entscheidende Rolle für dessen positive Wahrnehmung. Sie sorgen sie für die ständige Repräsentation des ÖPNV und haben die primäre Aufgabe Wartezeiten attraktiv zu gestalten.

Um den ÖPNV für alle Menschen zugänglich zu machen, ist eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen in Abstimmung auf die eingesetzten Fahrzeuge erforderlich. Ein einheitliches Erscheinungsbild und eine standardisierte Ausstattung der Haltestellen tragen zur Stärkung des Images einer zusammengehörigen ÖPNV-Region bei und gewährleisten eine gesicherte Qualität.

Das „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ der Verkehrsregion Ems-Jade (zuletzt aktualisiert im Jahr 2017) beschreibt die Zuständigkeiten und rechtlichen Grundlagen, stellt ein Konzept zur Kategorisierung von Haltestellen vor und schlägt Mindeststandards für die Ausstattung von Haltestellen differenziert nach Kategorien vor. Das Konzept sollte vor dem Hintergrund der Entwicklung der VEJ zu einem Mobilitätsverbund und der daraus resultierenden neuen Markenbildung an die sich verändernden Rahmenbedingungen hinsichtlich moderner Designsprachen überarbeitet werden.

Dieses Konzept soll bei der Planung von Haltestellenneu- und -umbauten in der Verkehrsregion Ems-Jade berücksichtigt werden. Die Ausstattung der Haltestellen soll aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel schrittweise umgesetzt werden. Dabei werden Haltestellen priorisiert, welche aufgrund ihrer Bedeutung für das Liniennetz oder durch eine überdurchschnittliche Anzahl von Nutzern eine hohe Verkehrsbedeutung haben. Neben Vorgaben für bauliche und verkehrliche Einrichtungen werden auch Vorschläge zur Gestaltung von Fahrgastinformationen gemacht.

Die Anhebung der Haltestellenqualität soll die folgenden Ziele verfolgen:

- Erhöhung der Barrierefreiheit
- 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 ÖPNV

Die Vorgaben zur empfohlenen Ausstattung unterscheiden sich je nach Haltestellenkategorie, welche sich vom Fahrgastaufkommen und der verkehrlichen Funktion der Haltestelle ableiten lässt. Es werden folgende drei Kategorien 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

Für jede Kategorie wurden Mindestanforderungen als Zielausstattung festgelegt, wobei im Einzelfall zu prüfen ist, ob zusätzliche Ausstattungselemente sinnvoll sind. Das Konzept trifft unter anderem Aussagen zu folgenden Ausstattungsmerkmalen:

Fahrgastinformation

Die Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen variiert je nach Fahrgastaufkommen und verkehrlicher Funktion der Haltestelle. Vorgaben sind im „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ vom VEJ und der Verkehrsregion aus dem Jahr 2017 beschrieben (siehe oben und Anlage 2). An jeder Haltestelle müssen ein Haltestellenschild mit Haltestellenname, Linien und Linienzielen sowie ein Fahrplan mit Abfahrtszeiten vorhanden sein. Zusätzlich können Informationen zum Tarifangebot, zum Liniennetz, Umgebungspläne der Haltestelle oder Ortspläne sowie weitere Informationen angebracht werden.

Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen, welche über die nächsten Abfahrten in Echtzeit informieren, sind an zentralen Umsteigepunkten sowie an stark frequentierten Haltestellen ein wichtiges Qualitätskriterium und befinden sich aktuell durch die Aufgabenträger in der Umsetzungsphase.

Eine einheitliche Benennung von Haltestellen wurde in den letzten Jahren vorangetrieben.

Aushangfahrpläne

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen müssen aktuell, übersichtlich und gut lesbar sein. Durch ein einheitliches Design in der gesamten Verkehrsregion wird die Verständlichkeit der Informationen gesteigert und der einheitliche Auftritt gestärkt.

An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen, wie ein Umgebungs- oder Stadtplan auszuhängen.

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. In Einzelfällen, z. B. aus Gründen des Denkmalschutzes, ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger eine abweichende Gestaltung möglich. 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.

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.

2.2.3 Fahrgastinformation

In den Mobilitätszentralen in Aurich, Jever, Leer, Emden und Wilhelmshaven können Fahrgäste vor Ort Beratung einholen, Fahrplanauskünfte erhalten und Tickets erwerben. Auch eine telefonische Beratung ist möglich. Die Öffnungszeiten sind je nach Standort unterschiedlich.

Digitale Anlaufstelle für Fahrgastinformationen sind die Website des Verkehrsverbunds VEJ (www.vej-bus.de) und die Websites der Landkreise und kreisfreien Städte. Auf der Website des VEJ finden sich Informationen zum Fahrplanangebot und Tarif, sowie Meldungen zu aktuellen Änderungen. Verbindungsauskünfte können über eine Eingabemaske abgefragt werden. Zudem besteht der Webauftritt der Verkehrsregion (www.vej-info.de)

Auf mobilen Endgeräten können Fahrtauskünfte und Echtzeitinformationen des VEJ zusätzlich über die FahrPlaner-App abgerufen werden.

Interaktiver Liniennetzplan

Die Verkehrsregion Ems-Jade und die Landkreise stellen für die Region einen interaktiven Liniennetzplan zur Verfügung. Dieser bietet neben der Fahrplanauskunft und Echtzeitdaten auch die Möglichkeit, Points of Interest (POIs) wie touristische Ziele, E-Ladesäulen, Parkmöglichkeiten und mehr anzuzeigen. Der Liniennetzplan wird durch die VEJ kontinuierlich aktualisiert und weiterentwickelt. Die Verkehrsunternehmen stellen der VEJ die notwendigen Informationen zur Pflege des Interaktiven Liniennetzplanes unaufgefordert und unmittelbar nach Bekanntwerden der Information zur Verfügung. Hierunter fallen alle tagesaktuellen und fahrgastrelevanten Informationen und insbesondere Informationen zu Abweichungen im Angebot oder von Linienwegen, beispielsweise durch Bauarbeiten.

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen des VEJ sind:

1. für den Landkreis Aurich:
Mobilitätszentrale Aurich, Norderstr. 23, 26607 Aurich
Öffnungszeiten:
Mo. – Fr. 08:00 – 18:00 Uhr
Sa. teilweise von 09:00 – 13:00 Uhr
2. für die Landkreise Friesland und Wittmund:
Mobilitätszentrale Jever, Schlosserstraße 45, 26441 Jever
Öffnungszeiten:

Mo. – Do. 08:00 - 12:15 Uhr und 13:00 - 17:00 Uhr
Fr. 08:00 - 12:15 Uhr und 13:00 - 16:00 Uhr

3. für den Landkreis Leer:
Mobilitätszentrale Leer, Bahnhofsring 8, 26789 Leer
Öffnungszeiten:
Mo. – Fr. 8:00 – 18:00 Uhr

Eine Abstimmung mit den Auskunftsstellen der Stadtverkehre Emden und Wilhelmshaven erfolgt.

Die Leistungen der Mobilitätszentralen umfassen:

- persönliche, per E-Mail und telefonische Beratung zu Fahrplan und Tarifen des Verkehrsverbundes Ems-Jade
- Fahrkartenverkauf für alle ÖPNV-Linien aller Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sowie teilweise auch für Angebote der Niedersachsentarif GmbH sowie DB Fernverkehr/Fernbus
- Ausgabe von Fahrplänen
- Beratung über die Beförderung von Reisegruppen in den Bussen des ÖPNV und Koordination der Anfragen in Absprache mit dem betroffenen Verkehrsunternehmen
- Beratung über die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen des ÖPNV
- Beratung zur Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen
- Marketing und Information über touristische Angebote im Linienverkehr (z. B. Urlauberbus), das regionale Jugendticket, bestehende On-Demand-Services sowie das Bildungsangebot „Einsteigerbus“ für Schulen und Senioren
- zentraler Ansprechpartner für Fundsachen aus dem zuständigen ÖPNV-Gebiet und Koordination der Anfragen für eine kundenfreundliche Regelung

2.2.4 ÖPNV-Angebote und Projekte

In der Verkehrsregion wird laufend daran gearbeitet, den ÖPNV attraktiv zu gestalten. Dazu gibt es folgende Projekte:

Urlauberbus

Der Urlauberbus ist ein Tarifangebot für Übernachtungsgäste in den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie im benachbarten Landkreis Ammerland und in den Städten Emden und Wilhelmshaven. Gäste mit einer Kur- oder Gästekarte oder Nordsee-Service-Card können ab 9 Uhr für einen Euro pro Person und Fahrt den ÖPNV im Verkehrsverbund Ems-Jade und im Landkreis Ammerland nutzen. Hiermit soll der Bedeutung des Tourismus für die Region Rechnung getragen werden und die Nutzung des ÖPNV für den Besuch von touristischen Zielen und Sehenswürdigkeiten gefördert werden.

Einsteigerbus

Der Einsteigerbus, ein gemeinsames Projekt des Verkehrsverbundes und der Verkehrsregion Ems-Jade, vermittelt Schülern und Kindern in den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund das sichere und verantwortungsvolle Verhalten im Bus und ÖPNV in Theorie und Praxis.

Darüber hinaus ist der Einsteigerbus als Informationsmobil an präsenten Orten und Veranstaltungen in der Region unterwegs, um der interessierten Bevölkerung und auch Urlaubern Fragen zum Busverkehr zu beantworten.

Weiter bietet der Einsteigerbus für Schüler von weiterführenden Schulen die Schulung zu Busbegleitern an. Hintergrund sind in der Schülerbeförderung auftretende Probleme, wie beispielsweise Drängelungen oder andere Streitigkeiten. Ziel der Ausbildung ist es, ein höheres Sicherheitsgefühl in der täglichen Schülerbeförderung zu erreichen und durch die Ausbildung zu Busbegleitern das Selbstbewusstsein und die Zivilcourage der Heranwachsenden zu fördern. Die Ausbildung wird eng mit der örtlichen Polizei zusammen durchgeführt.

Neben dem großen Bereich der Sicherheitsschulungen für Kinder und Jugendliche bietet der Einsteigerbus auch für den Erwachsenen- und Seniorenbereich Informationsveranstaltungen an. Vielen ist das Liniennetz der Region häufig nicht bekannt oder aber es bestehen Hemmschwellen, weil verlernt worden ist, wie Busfahren funktioniert. Hier bietet der Einsteigerbus Informationen zum Fahrplanangebot und den Tarifen, aber auch zu den (Sicherheits)Einrichtungen im Bus an.

Alternative Antriebe

Der Einsatz von alternativen Antrieben im Busverkehr ist gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz zukünftig verpflichtend. In der Verkehrsregion kommen Fahrzeuge mit emissionsarmem Antrieb bislang wie folgt zum Einsatz:

- Landkreis Aurich: im Linienbündel ab Sommer 2025 zwei Elektrobusse (Batterieantrieb); in Bündeln Aurich & Krummhörn sowie Städteachse Nord-Ost je zwei Elektrobusse voraussichtlich in 2026
- Landkreis Friesland: sechs Elektrobusse (Batterieantrieb) im Einsatz der Fa. Bruns Omnibusverkehr sowie fünf Wasserstoffbusse im Einsatz der Fa. Weser-Ems Busverkehr
- Landkreis Leer: fünf Wasserstoffbusse im Einsatz der Fa. Weser-Ems Busverkehr
- Landkreis Wittmund: je ein Fahrzeug mit emissionsarmem Antrieb in Linienbündeln Nord und Süd

PlusBus

Der PlusBus ist ein, ursprünglich vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) entwickeltes, Premium-Busangebot, welches den Anspruch hat, deutschlandweit auf relevanten ÖPNV-Achsen ohne Schienenverkehr ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen. Folgende Mindeststandards gelten:

- stündliche Taktung
- fährt Mo – Fr von 6 bis 20 Uhr
- fährt am Wochenende
- fährt immer zur gleichen Abfahrtsminute

- unabhängig von Schul- und Ferienzeiten
- direkter, konstanter Linienweg
- Anschluss an Schienenverkehr und andere Buslinien

Seit dem 1. August 2024 verkehren die ersten zwei Linien des „PlusBus OstFriesland“:

- PlusBus 450 Aurich – Riepe – Emden
- PlusBus 451 Aurich – Ihlow – Simonswolde

Diese Angebote verkehren von morgens bis abends an 6 Tagen/Woche im Stundentakt (Linie 450 und 451 sonntags im 2h-Takt).

Mit Start zum 1. Mai 2025 verkehren zudem die folgenden vier Linien:

- PlusBus 480 Aurich – Wittmund – Jever
- PlusBus 410 Aurich – Georgsheil – Emden
- PlusBus 421 Emden – Hinte -Pewsum – Greetsiel
- PlusBus 422 Emden – Loquard – Pewsum – Wirdum

Weitere Linien könnten gegebenenfalls als „TaktBus“ eingerichtet werden, welcher ebenfalls Bestandteil des oben genannten Konzeptes ist, aber nicht ganz so hohen Anforderungen unterliegt:

- zweistündliche Taktung
- fährt Mo – Fr mindestens 7 Fahrtenpaare
- fährt samstags mindestens 4 Fahrtenpaare
- fährt immer zur gleichen Abfahrtsminute
- unabhängig von Schul- und Ferienzeiten
- direkter, konstanter Linienweg
- Anschluss an Schienenverkehr und andere Buslinien

2.3 Bestandsaufnahme im schienengebundenen Verkehr

2.3.1 Schienenpersonenfernverkehr

Im Fernverkehr werden die Bahnhöfe in Norddeich, Norden, Emden und Leer mit je zwei Intercity-Linien (IC) bedient; der Bahnhof Marienhafen mit einer Intercity-Linie:

- IC-Linie 35 Norddeich – Emden – Münster (W) – Köln
- IC-Linie 56 Norddeich – Bremen – Hannover – Magdeburg – Leipzig / Berlin - Cottbus: im 2-Stunden-Takt.

Die IC-Linie 56 hält auch am Bahnhof Augustfehn, welcher mit Bus und Bahn gut aus der Verkehrsregion erreichbar sind.

2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bestehen in der Verkehrsregion folgende Angebote von Regionalbahn- (RB) und Regionalexpress-Linien (RE):

- RE 1 und RE 56 Norddeich Mole - Bremen zusammen im Stundentakt: Zwischen Bremen und Norddeich Mole erfolgt eine Anerkennung der Nahverkehrstarife im IC. Folgende Bahnhöfe werden angebunden: Norddeich Mole, Norddeich, Norden, Marienhafen, Emden und Leer. In Planung: Neermoor.
- RE 15 Emden Außenhafen – Münster. Folgende Bahnhöfe werden angebunden: Emden Außenhafen, Emden und Leer. In Planung: Neermoor und Ihrhove.
- RE 18 Wilhelmshaven – Osnabrück im Stundentakt und mit Halt in Sande, Varel und Wilhelmshaven
- RS3 Wilhelmshaven – Bremen. Verkehrt mehrmals täglich (außer an Sonn- und Feiertagen) als Ergänzungslinie und Taktverdichtung zur RE 18 (Streckenabschnitt Oldenburg – Wilhelmshaven) mit Halt in Sande, Varel und Wilhelmshaven
- RB 57 Leer – Groningen im Stundentakt mit Halt in Weener und Leer; in Planung befindliche Halte in Bunde und Ihrhove
- RB 59 Esens – Wilhelmshaven im Stundentakt mit Halt in Esens, Burhafen, Wittmund, Jever, Schortens-Heidmühle, Sande und Wilhelmshaven

2.3.3 Schiene-Bus-Grundnetz

Die Landkreise und kreisfreien Städte der Region Weser-Ems haben in ihrem 2019 erstellten Masterplan „Innovation in der Daseinsvorsorge in der Region Weser-Ems“ die Vision eines Schiene-Bus-Grundnetzes skizziert. Die Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade ist Teil der Region Weser-Ems. Das skizzierte Netz soll landkreisübergreifend die Mobilität der Region weiterentwickeln und mögliche Synergien zwischen den Aufgabenträgern heben. Es dient zudem für die weitergehende verkehrliche Planung als Grundlage.

Im Rahmen einer 2023 vorgelegten Studie wurden die bisherigen Überlegungen zur Gestaltung dieses Schiene-Bus-Grundnetzes weiterentwickelt und vertieft und eine Strategie zur schrittweisen Umsetzung des Schiene-Bus-Grundnetzes entwickelt.

Ziel des Schiene-Bus-Grundnetzes ist es, die Erreichbarkeit relevanter Ziele in der Region sicherzustellen. Diese Ziele sind zentrale Ziele der Raumordnung, SPNV-Stationen, Orte mit hohem Aufkommen an Pendlern oder Touristen sowie Orte zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Das Angebot auf den Achsen zwischen diesen Orten soll dabei einheitlichen Mindeststandards entsprechen. Linien des Schiene-Bus-Grundnetzes sollen stündlich vertaktete Fahrmöglichkeiten bieten in folgenden Betriebszeiten:

- Montag – Freitag 6 bis 23 Uhr
- Samstag 7 bis 22 Uhr
- Sonn- und Feiertag 8 bis 22 Uhr

Für Linien, für welche eine geringe Nachfrage erwartet wird, existiert ein reduzierter Bedienstandard. Das früheste Betriebsende dieser Linien ist für alle Verkehrstage auf 20 Uhr festgesetzt. Am Wochenende ist eine Bedienung im Zwei-Stunden-Takt zulässig.

Den im Ergebnis der Studie entstandenen Liniennetzplan des Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems ist in Anlage 1 zu sehen. Es besteht aus den bestehenden und zu reaktivierenden Linien des Schienenpersonennahverkehrs, aus Bestandslinien des regionalen Busverkehrs sowie neu einzurichtenden Regionalbusverbindungen. Im Bereich der Verkehrsregion Ems-Jade besteht das Schiene-Bus-Grundnetz zum Großteil aus Bestandslinien.

2.3.4 Deutschland-Takt

Der Deutschland-Takt beschreibt ein Zielkonzept für den Fern- und Regionalverkehr in Deutschland. Ziele sind ein dichtes Taktangebot im Fernverkehr, schnelle Reisezeiten und optimale Umsteigeverbindungen. Für Niedersachsen insgesamt ergeben sich insbesondere verkürzte Fahrzeiten nach Nordrhein-Westfalen und nach Süddeutschland.

Für die Verkehrsregion ergeben sich vor allem in Wilhelmshaven Änderungen im Vergleich zu heute:

- Wilhelmshaven – Oldenburg: Halbstundentakt im Regionalverkehr. Weiterführung der Züge nach Bremen und/oder Osnabrück optional
- Wilhelmshaven – Bremen – (Hannover - Leipzig – Dresden): Fernverkehrslinie im Zweistundentakt, dann jedoch als Ersatz einer Regionalverkehrsfahrt

2.3.5 Bahnplan Ost-Friesland

Innerhalb der Verkehrsregion wurden mögliche Reaktivierungen von derzeit stillgelegten Schienenstrecken für den Schienenpersonennahverkehr untersucht. Folgende Strecken haben sich dabei als erfolgsversprechend herausgestellt:

- Aurich – Abelitz, um Aurich in Richtung Emden an den Schienenverkehr anzubinden
- (Norden –) Dormum – Esens (inkl. Anbindung Fähranleger Bensorsiel)
- Zetel – Varel

Für diese Strecken soll die Machbarkeit und Förderfähigkeit weiter untersucht werden. Für die Strecke (Norden) – Dornum – Esens / Bensersiel wird bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt.

2.3.6 Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

Im Jahr 2023 wurde durch die LNVG ein vierstufiges Verfahren zur Auswahl von Bahnstrecken, die eine Reaktivierung lohnen, angestoßen. Ziel ist es, nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähige Bahnstrecken zu identifizieren und zur Antragsreife zu bringen sowie die Finanzierung der Betriebskosten sicherzustellen. In der Verkehrsregion ist die Strecke Abelitz – Aurich im laufenden Verfahren (Stand März 2025) weiter in Betrachtung.

Neben den auf den Reaktivierungstrecken befindlichen Haltepunkten gibt es auch ein Programm des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung von Haltepunkten auf Bestandsstrecken. Hierbei ist in der Verkehrsregion die Reaktivierung des Haltepunktes Neermoor geplant.

2.3.7 Wunderline

Als Wunderline wird das Ausbauprojekt der Bahnstrecke Bremen – Groningen bezeichnet. Durch Arbeiten am Fahrweg sowie zusätzliche Gleise an einigen Bahnhöfen soll sich die Fahrzeit auf 2 h und 11 min verkürzen. Als Realisierungshorizont für das Projekt werden die 2030-er Jahre avisiert.

2.3.8 Emslandstrecke

Der Landkreis Emsland hat in Kooperation mit der Stadt Emden, dem Landkreis Leer und dem Landkreis Steinfurt ein Gutachten erstellen lassen, welches Angebotsverbesserungen auf der Strecke Emden – Münster untersucht hat. Wesentliches Ergebnis ist, dass ein Halbstundentakt zwischen Rheine und Emden ohne zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen umsetzbar ist.

3 Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion

3.1 Grundsätzliche Ziele

- Den Einwohnerinnen und Einwohnern der Verkehrsregion Ems-Jade sowie den Besuchern und Besucherinnen der Region soll ein attraktives und zuverlässiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Ziel ist es den Umweltverbund zu stärken und den öffentlichen Nahverkehr als Alternative zum privaten PKW zu etablieren.
- Um das zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen und Städten mit den Verkehrsunternehmen von entscheidender Bedeutung. Diese Zusammenarbeit soll gezielt weiter ausgebaut und gefördert werden.
- Der ÖPNV wird als ganzheitliches System aus Bahn-, Bus und Bedarfsverkehren betrachtet. Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV und dient der großräumigen Verbindung. Daher unterstützt die Verkehrsregion Vorhaben zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken für den Personenverkehr.
- Die hierarchische Struktur des ÖPNV-Angebotes spiegelt sich im Konzept des Schiene-Bus-Grundnetzes wider, welches für die Region Weser-Ems entwickelt wurde. Dieses Konzept dient als Grundlage für die landkreisübergreifende Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Durch die Implementierung vertakteter und verknüpfter Angebote wird die Attraktivität des ÖPNV-Systems gesteigert.
- Das ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, trägt zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilregionen bei und wird als Standortfaktor für Wirtschaft und Tourismus begriffen.
- Der ÖPNV trägt zur Verwirklichung der Ziele der Raumordnung sowie der Funktion der Zentralen Orte bei. Neue oder wachsende Potenzialstandorte sind rechtzeitig, entsprechend der erwarteten Nachfrage an das ÖPNV-Netz anzubinden. Hierzu zählen Wohnbauvorhaben, Industrie- und Gewerbestandorte, Einzelhandelsstandorte, Freizeit- und Tourismusstandorte sowie Gesundheits- und Sozialeinrichtungen.
- Ein wesentlicher Baustein für die Einhaltung der Ziele des Pariser Klimaabkommens ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Der ÖPNV-Sektor kann einen erheblichen Beitrag dazu leisten, indem er einerseits die Mobilitätswende vorantreibt und andererseits eine Antriebswende durchläuft. Eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie der Ausbau emissionsarmer Fahrzeugflotten stellen geeignete Maßnahmen dar, um eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs zu fördern.
- Bei der Planung und Gestaltung von Infrastrukturanlagen sind die Belange aller Menschen zu berücksichtigen. Ein wesentliches Ziel besteht in der vollständigen Barrierefreiheit der Fahrzeuge und Haltestellen.
- Die Angebotsgestaltung erfolgt unter Berücksichtigung aktueller technischer Möglichkeiten sowie sich wandelnder gesetzlicher Rahmenbedingungen und berücksichtigt dabei auch Chancen, die sich durch die Digitalisierung und Automatisierung eröffnen.

- Es wird daraufhin gearbeitet, für den Kunden ein einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV innerhalb der Verkehrsregion herzustellen. Dies umfasst neben der Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen auch die Fahrgastinformation und -kommunikation sowie Echtzeitverbindungsankünfte.
- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger ist bei der Planung und Bereitstellung der ÖPNV-Angebote zu beachten. Insbesondere schränken die gegenwärtigen Kostensteigerungen im Bereich Personal und Energie sowie durch auf Bundesebene beschlossene Tarifiermäßigungen (Stichwort Deutschlandticket) die finanziellen Spielräume der kommunalen Aufgabenträger zunehmend ein.

3.2 Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV

3.2.1 Weiterentwicklung der Verkehrsregion Ems-Jade zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund

Um den ÖPNV schrittweise im Sinne der Kunden weiterzuentwickeln, soll die GVEJ Aufgaben des sog. Mobilitätsmanagements erfüllen.

Hierzu gehören namentlich:

- die Förderung einer verbundeinheitlichen Integration und Vernetzung verschiedener Verkehrsformen und Verkehrsträger (Multimodalität);
- die Anwendung digitaler Medien zur Beauskunftung, Buchung, Bezahlung und Vernetzung von Mobilitäts- und Mobilitätsdatendienstleistungen (Digitalisierung);
- die Erhebung und Verwendung von Daten zur Steuerung der Mobilität (Mobilitätsdatenmanagement);
- die Unterstützung des automatisierten und vernetzten Fahrens (Automatisierung);
- die Unterstützung des Einsatzes klimaneutraler Fahrzeuge (Dekarbonisierung) einschließlich der hierfür jeweils notwendigen Infrastruktur durch Koordination und Standardisierung.

Insgesamt soll sich die GVEJ ein Leitbild für die Weiterentwicklung des Verbundes geben, in dem auch die schrittweise Weiterentwicklung zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund zu skizzieren ist.

3.2.2 Tarif

Die Verkehrsunternehmen wenden im Gebiet der Landkreise Aurich, Friesland, Leer und Wittmund und der Städte Emden und Wilhelmshaven einen einheitlichen Tarif an. Legt der Aufgabenträger im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift den Höchsttarif fest, so verpflichtet er sich entsprechend der in der Allgemeinen Vorschrift genannten Regelungen Ausgleichs an die Verkehrsunternehmer zu zahlen.

Dieser Tarif soll für den Nutzer auf der VEJ-Homepage für alle Relationen und alle Fahrkartenarten beauskunftbar sein.

Auf Verkehrsrelationen mit mehreren Reismöglichkeiten gelten – unabhängig von der benutzten Strecke – einheitliche Preise. Die Fahrkarten sollen gegenseitig anerkannt werden.

Die tarifliche Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Kooperationen benachbarter Verkehrsräume ist anzustreben.

3.2.3 Verkehrsangebot

Bedienebenen

Das ÖPNV-Angebot in der Verkehrsregion wird zu einem mehrstufig aufgebauten Verkehrssystem mit mehreren Bedienebenen, die sich hinsichtlich Bedienzeiten und Bedienungshäufigkeit unterscheiden, weiterentwickelt. Die konkrete Ausgestaltung der jeweiligen Bestimmungen ist in den regionalen Teilen der einzelnen Aufgabenträger formuliert.

PlusBus

Als neuer Qualitätsstandard im regionalen Busverkehr werden seit August 2024 (im Landkreis Aurich im Zuge der Vergabe des Linienbündels Ihlow) besonders attraktive Linienangebote in der Verkehrsregion unter der Marke PlusBus beworben. Linien mit diesem Produktmerkmal zeichnen sich durch schnelle Verbindungen im Stundentakt – auch außerhalb der Spitzenzeiten und in den Ferien, leicht merkbare Taktzeiten, sowie Anschlüsse zur Bahn und anderen Bussen. aus. Mit dem PlusBus setzt die Verkehrsregion bewusst auf eine in Deutschland bereits etablierte Marke. Diese ist vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund markenrechtlich geschützt; andere Regionen dürfen den Markennamen für ihre Qualitätsprodukte nutzen, sofern bestimmte Qualitätsstandards erfüllt werden.

Einheitliche Regelung zum Fahrtenangebot an Feiertagen

An allen gesetzlichen Feiertagen in Niedersachsen gilt der Sonntagsfahrplan.

An Heiligabend (24.12.) sowie Silvester (31.12.) gilt jeweils der Samstagsfahrplan bis ca. 19:00 Uhr (Betriebsende). Wenn diese Tage auf einen Sonntag fallen, gilt der Sonntagsfahrplan.

3.2.4 Fahrzeuge

Für die Ausstattung der Busse bestehen Mindestanforderungen entsprechend den Bedienebenen (siehe Tabelle 3).

Bedienebene	Mindestanforderungen an die Ausstattung
Bedienebene 1	<ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • Überlandbestuhlung • Echtzeitdaten • Haltestellenansage

	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaanlage • Fahrgastmonitore
Bedienebene 2	<ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8, Abs. 3 PBefG • Echtzeitdaten • Haltestellenansage • Fahrgastmonitore
Bedienebene 3	angepasst an die Bedürfnisse der Schülerbeförderung

Tabelle 3: Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung entsprechend den Bedienebenen

Fahrgastmonitore/Fahrgastinformationssystem

Fahrzeuge im Einsatz auf Linien der Bedienebenen 1 und 2 sind mit einem Fahrgastmonitor auszustatten. Dies dient dem Zweck, den Fahrgästen neben akustischen Ansagen auch visuell Fahrtinformationen zur Verfügung zu stellen. Diese Maßnahme verbessert daher auch maßgeblich die Barrierefreiheit. Grundlegende Standards hinsichtlich der Positionierung und der Ausgestaltung der Fahrgastinformation in den Linienbussen werden in den VDV-Schriften 713 und 735 behandelt. Über die Fahrgastmonitore sind mindestens folgende Informationen bereitzustellen:

- Datum und Uhrzeit
- Liniennummer und Zielhaltestelle
- jeweils nächste Haltestelle
- visuelle Bestätigung des Haltewunsches
- Informationen zum Fahrtverlauf bzw. folgende zwei bis drei Haltestellen
- Informationen über mögliche Anschlüsse an der nächsten Haltestelle
- Informationen zu aktuellen oder geplanten Fahrplanänderungen

Das Fahrgastinformationssystem ist die entscheidende Informationsquelle für Fahrgäste während ihrer Fahrt im Linienbus. Aufgrund der Vielzahl der dargestellten Informationen und des häufigen Wechsels der Anzeigen, verbunden mit kurzen Darstellungszeiten, trägt eine einheitliche Gestaltung, insbesondere hinsichtlich der Anordnung der einzelnen Informationselemente, somit zur spürbaren Verbesserung der Informationsqualität der Fahrgäste bei. Fahrgastmonitore sind so zu bemessen, dass die Informationen von mindestens 80% der Sitzplätze aus gut erkennbar sind. In Gelenkfahrzeugen sind in den Nachläufern zusätzliche Fahrgastmonitore anzubringen. Werbeeinblendungen dürfen die Fahrgastinformation nur geringfügig beeinträchtigen.

Einheitliche Fahrzeuggestaltung

Für Fahrzeuge, die überwiegend in der Verkehrsregion Ems-Jade eingesetzt werden, ist eine einheitliche Gestaltung der Busse vorzunehmen.

Neu angeschaffte Busse, Neuwagen, als auch gebraucht beschaffte Omnibusse werden folgenderweise gestaltet:

- Frontseite der Busse in der Farbe verkehrsblau (RAL 5017)

- VEJ-Aufkleber auf Heck und Einstiegsseite mit einer Größe gemäß den Gegebenheiten
- VEJ-Frontaufkleber: Fahrtrichtung rechts und maximale Größe gemäß den Gegebenheiten
- Auf der Frontseite ist ebenfalls ein Firmenlogo zulässig; die Größe des Firmenlogos darf höchstens 1/3 des VEJ-Frontaufklebers entsprechen.

Bestandsfahrzeuge werden nur mit den VEJ-Logo-Aufklebern, wie zuvor beschrieben beklebt.

Beispiele für die Gestaltung zeigt Abbildung 1.



Abbildung 1: Farbgebung Anbringung der VEJ-Aufkleber auf den Fahrzeugen

3.2.5 Haltestellen

Die Neu- und Umgestaltung sowie die Pflege der Haltestellen in der Verkehrsregion erfolgen entsprechend dem in Kapitel 2.2.2 beschriebenen Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen (siehe auch Anlage 2).

Aushangfahrpläne

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen müssen aktuell, übersichtlich und gut lesbar sein. Um diese Anforderungen sicherzustellen, sind in der gesamten Verkehrsregion Ems-Jade einheitliche linienübergreifende Gesamtfahrpläne der jeweiligen Haltestelle auszuhängen. Individuelle Ausgestaltungen der folgenden Kriterien, welche darüber hinaus gehen, legen die einzelnen Aufgabenträger fest.

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

- Design und Informationen in den Fahrplänen sollten so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt in der Öffentlichkeit. Insbesondere für die Taktlinien wird auch ein alternatives Layout zugelassen.
- 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 (vgl. z. B. 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 eine zu kleine Schrift vermeiden, da der Umfang der Informationen reduziert wird.

- Die Aktualisierung aller Fahrpläne muss mindestens einmal jährlich stattfinden. Darüber hinaus müssen selbstverständlich bei Fahrplanänderungen die Aushangfahrpläne an den betroffenen Haltestellen ausgetauscht werden.
- An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen.
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen. Bei mehreren Kästen kann davon abgewichen werden bzw. die Anbringung drehbaren Aushangkastens vorgenommen werden.
- Der Zugang zu den Aushangvitritten muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitritten mit Inbus- bzw. Vierkant-schlössern ausgestattet.

3.2.6 Vertrieb, Mobilitätszentralen & Fahrgastinformation

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten einen leichten Zugang zu Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Möglichkeiten zum Kauf von Fahrscheinen.

Vertrieb

Der Verkauf aller möglichen Fahrkarten wird in den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den Mobilitätszentralen und auch beim Fahrpersonal im Bus gewährleistet. Neben der Barzahlung werden in den stationären Verkaufsstellen und Mobilitätszentralen bargeldlose Zahlungsmittel anerkannt.

Fahrgastinformation

Die Verkehrsunternehmen erstellen mindestens einmal jährlich – entweder zum Schuljahresbeginn oder zum Bahnfahrplanwechsel – sowie zusätzlich umgehend bei Fahrplanänderungen einheitliche, leicht lesbare Aushangfahrpläne (siehe Kapitel 3.2.5) und gedruckte Fahrplaninformationen zum Mitnehmen.

Das Fahrgastinformationssystem informiert die Fahrgäste in Echtzeit über die tatsächliche Ankunft und Abfahrt der Busse sowie über mögliche Verspätungen oder Störungen. Mit mobilen Endgeräten, insbesondere mit dem Smartphone, können die Fahrzeiten jederzeit von unterwegs aus über eine spezielle App, den „FahrPlaner“, abgerufen und so der weitere Weg (Umstiege, Anschlussverbindungen) besser geplant werden. Zudem gibt es an den zentralen und größeren Haltestellen ein dynamisches Informationssystem, das in Echtzeit über elektronische Fahrtenanzeiger die Ankünfte und Abfahrtszeiten der Busse anzeigt. Hierüber können auch weitere Informationen (z. B. Betriebsstörungen) unmittelbar an den Fahrgast weitergegeben werden.

Mobilitätszentralen

Die Verkehrsregion sorgt zukünftig zentral, mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen, für eine multimodale Mobilitätsberatung. Das Konzept der physischen Mobilitätszentralen soll weitergeführt

werden, jedoch nicht in der aktuellen Form. Fortan sollen die Mobilitätszentralen bei der Verkehrsregion institutionell sowie personell angesiedelt werden. Die genaue Ausgestaltung ist mit den Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern zu klären.

Interaktiver Liniennetzplan

Die Verkehrsregion Ems-Jade und die Landkreise stellen für die Region einen interaktiven Liniennetzplan zur Verfügung, wie in Kapitel 2.2.3 beschrieben.

3.2.7 Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen sind für die Fahrgäste auch Ansprechpartner für Beschwerden, Lob und Kritik. Alle Beschwerden und weitere Rückmeldungen gehen in ein EDV-gestütztes Beschwerdemanagement ein. Eine Rückmeldung an die Fahrgäste innerhalb von max. 14 Tagen wird gewährleistet. Auf Wunsch kann ein Aufgabenträger Einblick in das Beschwerdemanagement erhalten.

3.2.8 Anschlusssicherung

Damit der ÖPNV eine attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr bilden kann, muss bei Umsteigeverbindungen der Übergang zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln gesichert sein. Dies gilt insbesondere in ländlichen Räumen, die im Vergleich zu urbanen Gebieten durch höhere Zeitabstände zwischen den Fahrplanfahrten geprägt sind. Ein verpasster Anschluss, z. B. beim Umstieg von der Schiene auf den Bus oder umgekehrt, führt hier häufig zu langen Wartezeiten und gefährdet die Akzeptanz des ÖPNV insgesamt erheblich.

Um eine Anschlusssicherung zu ermöglichen, braucht es für definierte Umstiegspunkte eine Regelung für einzuhaltende Wartezeiten des abbringenden Verkehrsmittels im Verspätungsfall des zubringenden Verkehrsmittels. Allerdings muss das abbringende Verkehrsmittel über den Verspätungsfall des zubringenden Verkehrsmittels informiert sein. Hierzu ist eine Vereinbarung über die Pflicht zu dieser Information, z. B. seitens der Leitstelle des Verkehrsunternehmens des zubringenden Verkehrsmittels erforderlich. Alternativ kann ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) bzw. ein Intermodal Transport Control System (ITCS) anhand von Echtzeitdaten Verspätungen ermitteln und diese dem abbringenden Fahrzeug übermitteln.

3.2.9 Marketing, Außendarstellung

Zukünftig soll auch das Verbundmarketing von der Verkehrsregion wahrgenommen werden. Inhalte sind unter anderem, die Etablierung einer Dachmarke, die als primäre Kommunikationsgrundlage in Form, Schrift und Farbe dient, sodass flächendeckend ein Corporate Design in der Innen- und Außendarstellung genutzt wird. Hierzu zählen auch einheitliche Busdesigns, die sich am besten nach dem aktuellen Design des Plusbusses richten sollten, um bestehendes aufzugreifen. Unterstützt werden soll dies durch eine Applikation, die ebenfalls bei der Verkehrsregion angesiedelt sein soll und vorhandene Lösungen verbindet bzw. darauf aufbaut. Damit auch die Kommunen und Teilregionen Spielräume zur Verfügung haben, soll es, ausgehend von dem Corporate Design, auch Möglichkeiten

für individualisierte Kampagnen geben. Dies soll sicherstellen, dass trotz einer gewissen Zentralisierung mit zentral aufgebauten Kompetenzen nicht die Identität der Standorte oder Verkehrsunternehmen verloren bzw. untergeht. Sowohl die Kommunen als auch die Unternehmen sollen die Möglichkeit haben, über die Dachmarke Marketingaktivitäten zu betreiben.

Verbundbericht

Jährlich wird von der Verbund-Geschäftsstelle ein Verbundbericht erstellt. Dieser beinhaltet relevante Daten zu Fahrgästen, zum Verkehrsangebot, zum Tarif und eventuellen Tarifierpassungen sowie sonstige Aktivitäten des Verbunds des abgeschlossenen Vorjahrs. Die Unternehmen und Aufgabenträger stellen die nötigen Informationen der Geschäftsstelle zur Verfügung, damit diese die Dokumentation durchführen kann. Der Verbundbericht soll veröffentlicht und damit jedem Fahrgast zugänglich gemacht werden.

3.2.10 Auskunftspflicht der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen stellen den Aufgabenträgern des ÖPNV vorhandene Daten über Besetzungszahlen, Beschwerden und Fahrzeuge sowie Verkaufszahlen zu den zielgruppenorientierten Tarifen unentgeltlich zur Verfügung. Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Aufgabenträger bei der Erstellung der vom Land geforderten Qualitätsberichte und liefern notwendige Daten.

In regelmäßigen Abständen sollen Fahrgasterhebungen in Abstimmung mit dem betroffenen Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, welche als Grundlage zur Weiterentwicklung des ÖPNV dienen. Die Daten werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt.

4 Bestandsaufnahme und Bewertung

4.1 Raumstruktur

Der Landkreis Wittmund besitzt eine Fläche von 657 km². Im Norden grenzt er an die Nordsee, im Westen an den Landkreis Aurich, im Osten an den Landkreis Friesland und im Süden an den Landkreis Leer. Zum Landkreis gehören die beiden Inseln Langeoog und Spiekeroog. Die Lage und die Verwaltungsgrenzen der sechs Gemeinden bzw. Samtgemeinden sind in Abbildung 2 dargestellt.

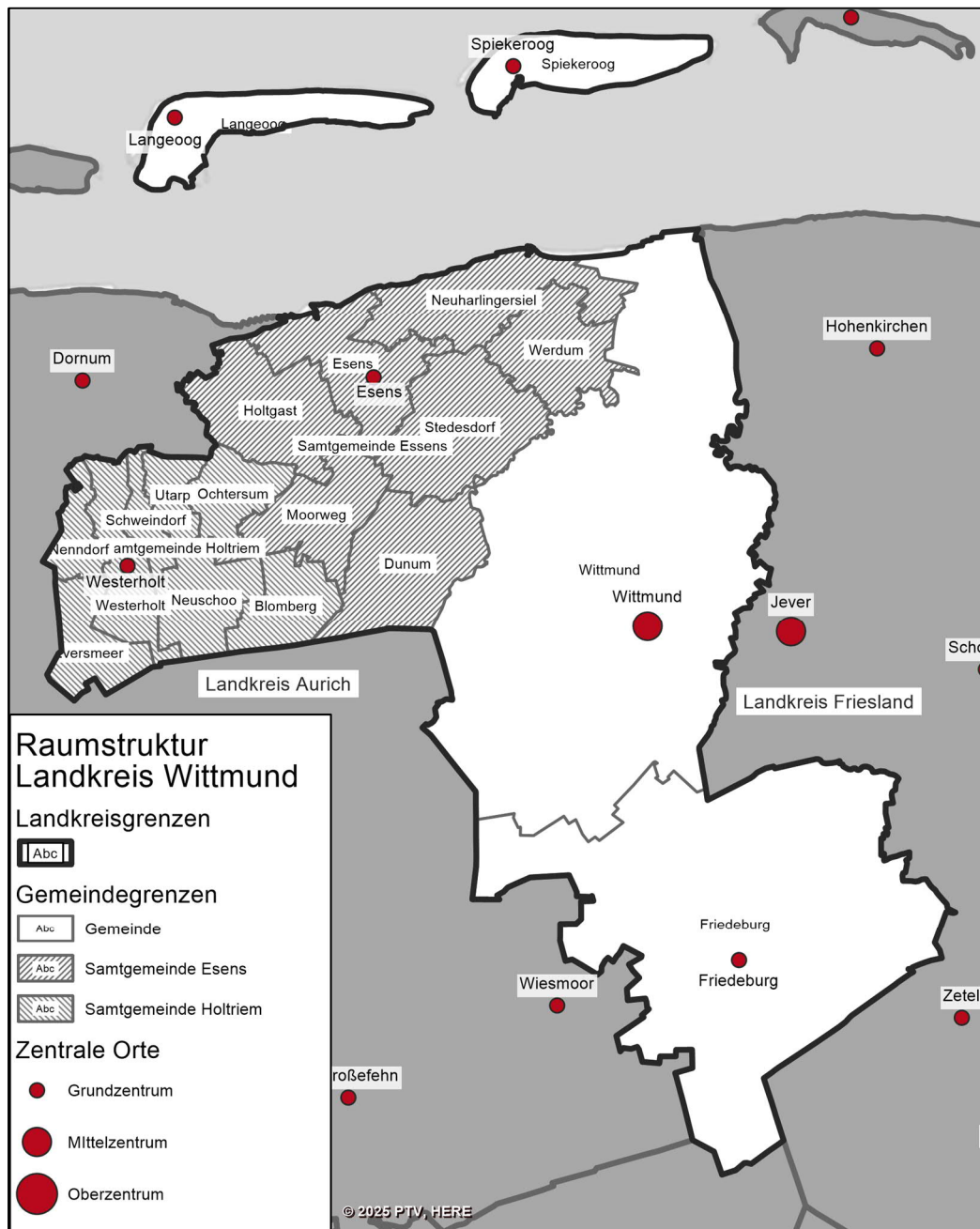


Abbildung 2: Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Wittmund

Laut Landes-Raumordnungsprogramm und Regionalem Raumordnungsprogramm (RROP) ist die Stadt Wittmund als Mittelzentrum definiert. Grundzentren im Landkreis sind Langeoog, Spiekeroog, Esens, Westerholt und Friedeburg.

Auch die umliegenden Mittelzentren Jever und Aurich haben für den Landkreis eine Bedeutung. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Wilhelmshaven und Oldenburg.

Die Tourismuswirtschaft ist für den Landkreis Wittmund von zentraler Bedeutung. Die Inseln Langeoog und Spiekeroog, sowie die Orte Bensorsiel, Neuharlingersiel und Harlesiel/Caroliniensiel, welche am Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer liegen, sind nach dem RROP Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr. Des Weiteren werden Ostbense, Sterbur, Esens, Altharlingersiel, Werdum, Altfunnixiel, Wittmund, Friedeburg und Westerholt als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung definiert.

4.2 Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Wittmund ist mit 58.000 Einwohnern der drittkleinste Landkreis in der Bundesrepublik Deutschland.

Mit knapp 21.000 Einwohnern ist die Kreisstadt Wittmund die größte Kommune innerhalb des Landkreises. Es folgen die Samtgemeinde Esens (ca. 15.000 Einwohner), die Gemeinde Friedeburg (ca. 10.000 Einwohner) und die Samtgemeinde Holtriem (ca. 10.000 Einwohner). Die kleinsten Gemeinden bilden die Inseln Langeoog (ca. 1.800 Einwohner) und Spiekeroog (ca. 800 Einwohner).

Gemeinde	Einwohner	Fläche in km ²	Einwohner pro km ²
Wittmund	20.835	210,0	99
Esens (Samtgemeinde)	14.838	162,1	92
Friedeburg	10.366	164,0	63
Holtriem (Samtgemeinde)	9.743	83,0	117
Langeoog	1.756	19,7	89
Spiekeroog	858	18,3	47

Tabelle 4: Tabelle mit Grunddaten der Gemeinden im Landkreis Wittmund

Für den Landkreis ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 89 Einwohnern pro km². Im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 171 Einwohnern pro km² und dem Bundesdurchschnitt von 238 Einwohnern pro km² unterstreicht dieser Wert die ländliche Struktur des Landkreises Wittmund. In Abbildung 3 ist die Einwohnerverteilung im Landkreis dargestellt. Siedlungsschwerpunkte sind in Wittmund, Esens und Friedeburg erkennbar.

In den letzten Jahren ist die Bevölkerung des Landkreises Wittmund, mit Ausnahme eines kleinen Rückgangs im Jahr 2018, stetig gewachsen. Im Zeitraum von 2017 bis 2023 ist die Bevölkerung um 2,6 Prozent gewachsen.

Neben den Herausforderungen des ländlichen Raums, steht der Landkreis Wittmund auch vor den Herausforderungen einer alternden Gesellschaft. In den letzten Jahren ist der Anteil der über 65-Jährigen stetig gestiegen, während der Anteil der 15- bis 60-Jährigen eine leicht sinkende Tendenz aufweist. Der Anteil der unter 15-Jährigen ist relativ stabil.

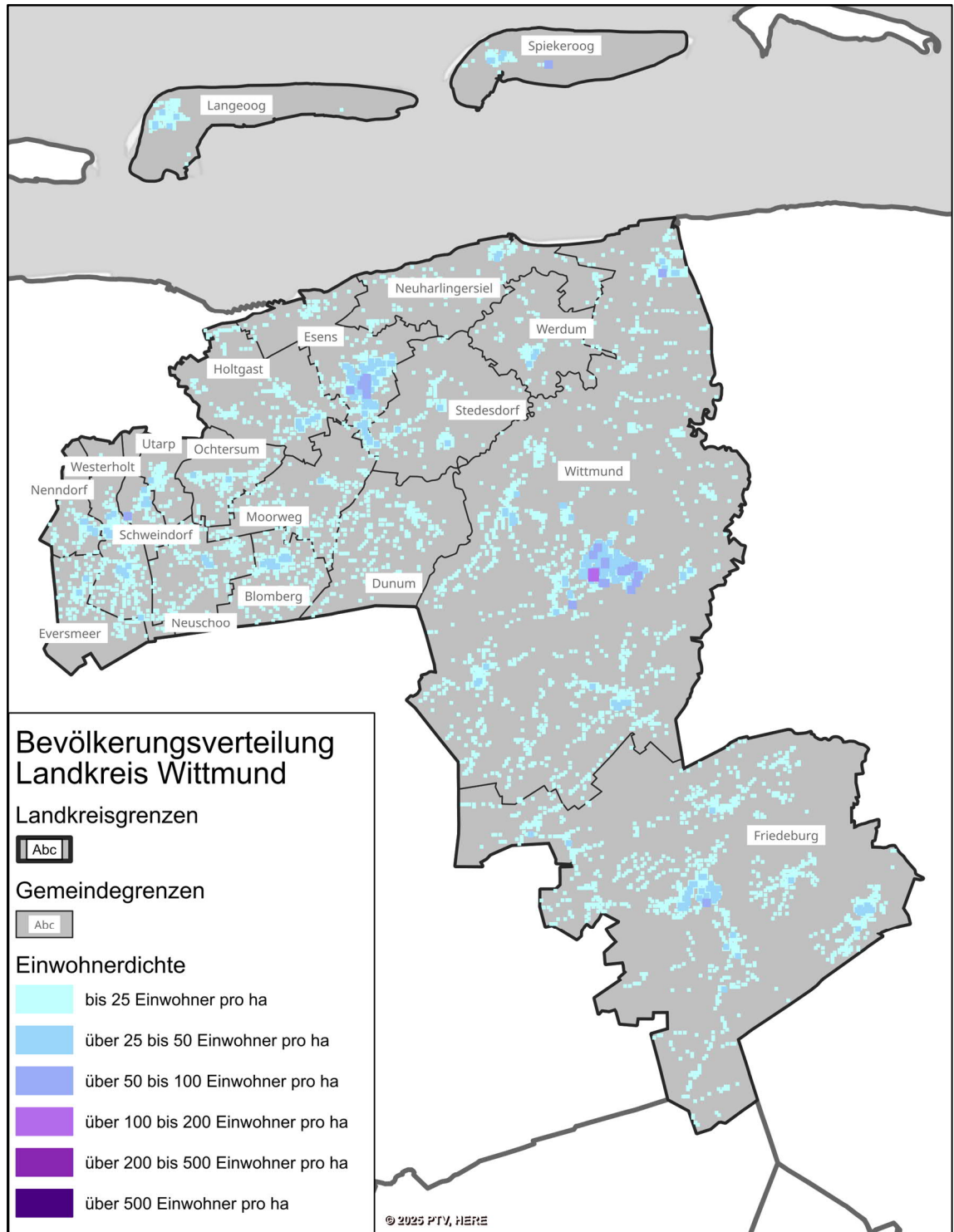


Abbildung 3: Einwohnerverteilung Wittmund

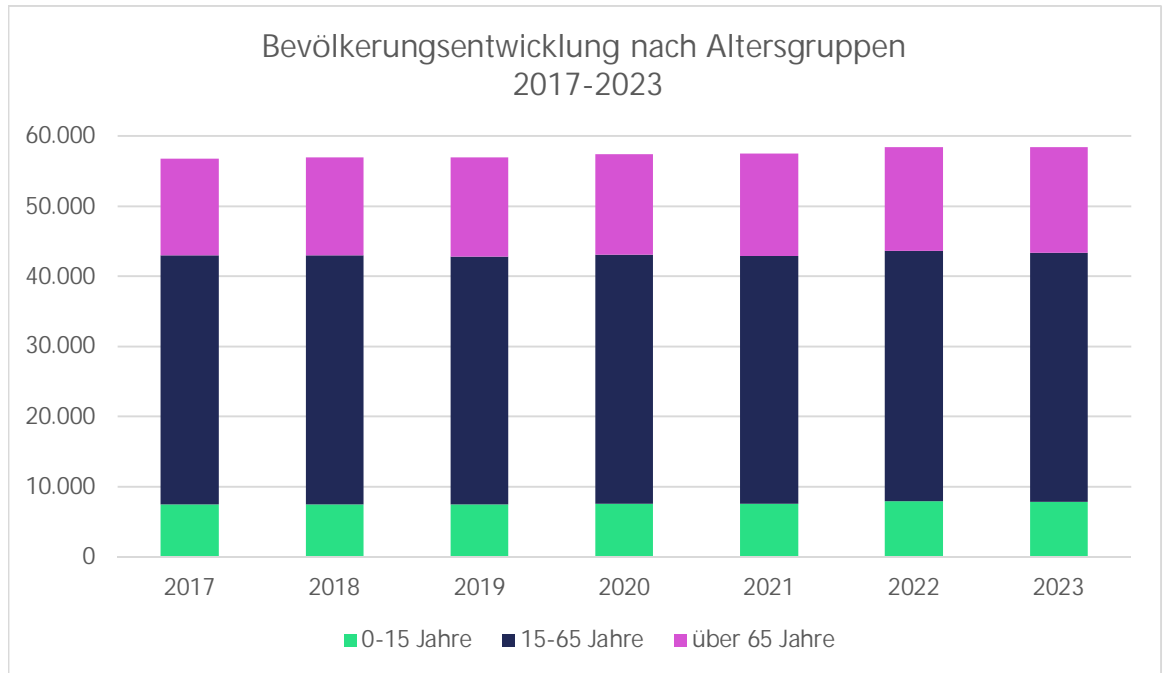


Abbildung 4: Altersstruktur im Landkreis Wittmund 2017 bis 2023

Laut 4. Regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen, wird die Bevölkerung des Landkreises Wittmund bis 2030 auf etwa 59.000 Einwohner anwachsen, bevor dieser Trend sich umkehrt und bis 2040 unter die aktuelle Bevölkerungszahl von etwa 58.000 Einwohner sinken wird. Auch in Zukunft wird der Anteil älterer Menschen ansteigen. Liegt der Anteil über 65-Jähriger aktuell bei etwa 25 Prozent, wird er bis 2040 auf annähernd 35 Prozent ansteigen.

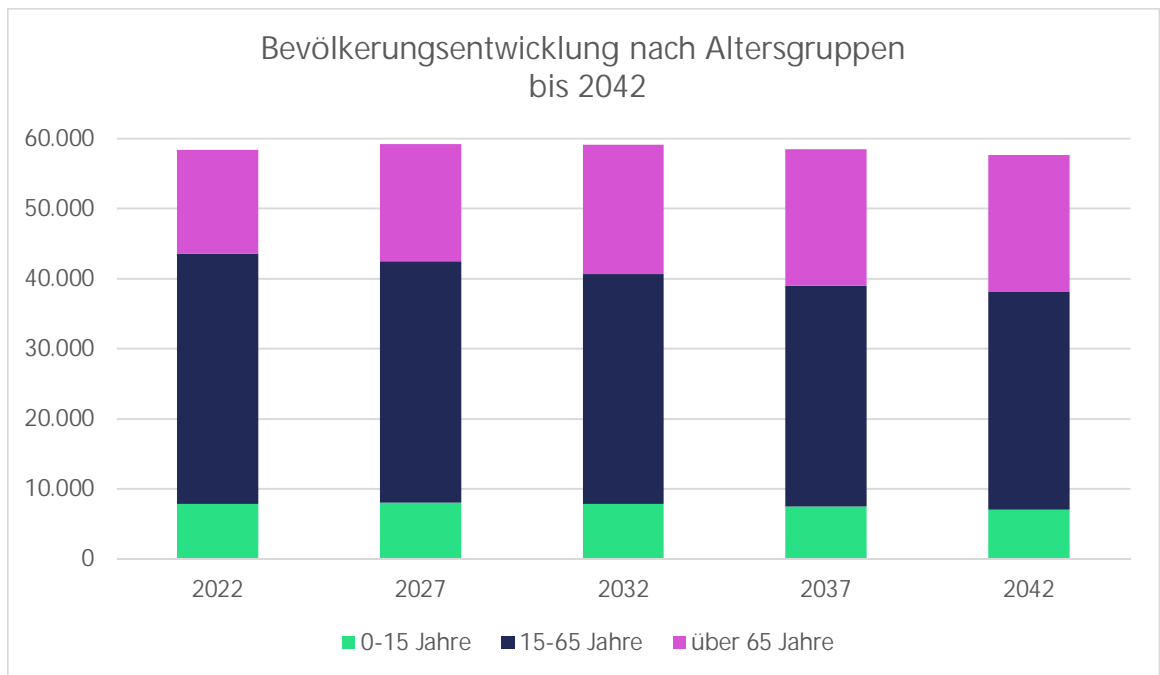


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung bis 2042

Aus dieser Bevölkerungsentwicklung ergibt sich Handlungsbedarf für den ÖPNV. So müssen die Linienangebote, Haltestellen und Fahrzeuge dem Mobilitätsverhalten und den Bedürfnissen von Senioren Rechnung tragen.

Der geringfügige Rückgang der unter 15-Jährigen hat für den Landkreis keine großen Auswirkungen.

4.3 Bildungseinrichtungen

In ländlich strukturierten Räumen wird das ÖPNV-Angebot häufig durch die Schülerbeförderung bestimmt. Diese stellt zusätzlich die wichtigste Säule der Finanzierung und des Fahrgastaufkommens dar. Auch im Landkreis Wittmund macht das Aufkommen im Schülerverkehr einen erheblichen Anteil der Fahrgäste aus. Die Anforderungen an die Schülerbeförderung und den ÖPNV ergeben sich dabei aus der Schullandschaft mit den Schulstandorten, der Entwicklung der Schülerzahlen sowie den entsprechenden Schülerströmen. Das Fahrplanangebot auf fast allen Linien ist auf die Schulstandorte ausgerichtet. Teilweise werden in den Morgenstunden zusätzliche Fahrten angeboten oder größere Fahrzeuge eingesetzt, um Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken. In den Nachmittagsstunden ist die Nachfragespitze weniger ausgeprägt, da sich die Schülerinnen und Schüler auf mehrere Unterrichtsendzeiten verteilen.

Insgesamt lernen an den Schulen im Landkreis Wittmund 7.314 Schülerinnen und Schüler. Die wichtigsten Schulstandorte im Landkreis Wittmund sind die Städte Wittmund und Esens. Wie in Abbildung 6 dargestellt, verfügen beide Städte über mehrere Grund- und weiterführende Schulen, sowie Berufsschulen.

Die Schülerbeförderung gehört zu den Aufgaben der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Angebotsausgestaltung liegen somit beim Landkreis Wittmund. In der aktuellen Satzung zur Beförderung von Schülern im Landkreis Wittmund vom 15. Dezember 2010, sind 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 geregelt. Die Schülerbeförderung im Landkreis Wittmund erfolgt zu einem Teil mittels freigestellten Schülerverkehren.

Schulart	Anzahl Schulen	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	14 (23 Standorte)	2.192
Haupt- und Realschulen	3	1.030
Gymnasien	1	995
Berufsbildende Schulen	1 (2 Standorte)	1.346
Förderschulen	2	147
Sonstige Schulen	4	1.604

Tabelle 5: Anzahl der Schülerinnen und Schüler, Schulen nach Schulart (Stand Juli 2024)

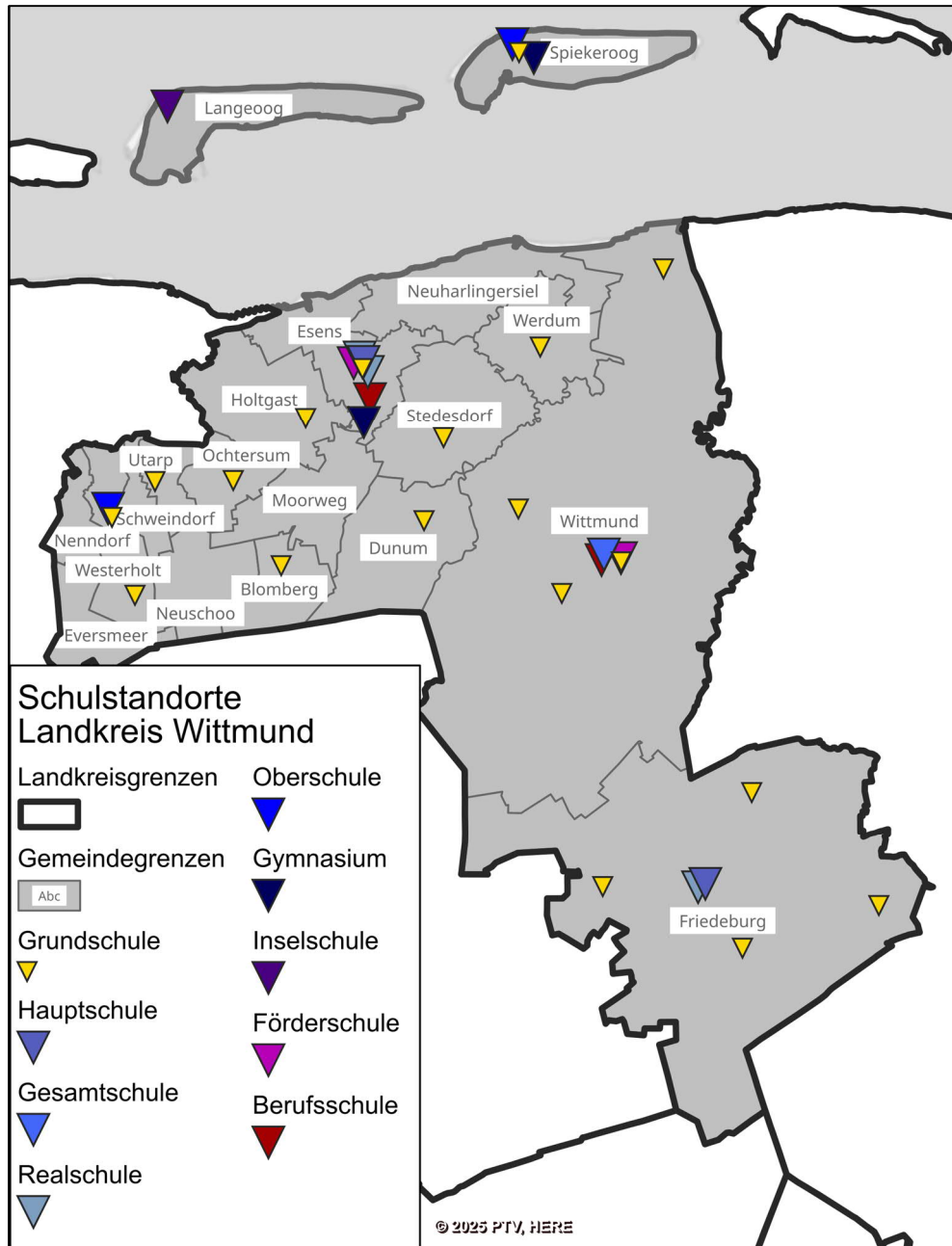


Abbildung 6: Schulstandorte im Landkreis Wittmund

Freigestellte Schülerverkehre sind notwendig, wenn zu abgelegenen Siedlungen kein öffentlicher Linienverkehr existiert und aus wirtschaftlichen Erwägungen der Verkehrsunternehmen nicht eingerichtet werden kann oder wenn die Schülerinnen und Schüler aus gesundheitlichen Gründen den ÖPNV nicht nutzen können. 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.

Die Zahl der Grundschüler für die nächsten Jahre kann anhand der Geburtenzahlen der letzten Jahre abgeschätzt werden. Da diese sich in den letzten Jahren nicht signifikant geändert haben, ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Schülerzahlen in Grundschulen keine Auswirkungen

auf den ÖPNV hat. Zur Entwicklung der Schülerzahlen an weiterführenden Schulen liegen keine Prognosen vor.

Im Landkreis Wittmund gibt es keine Universitäts- oder Hochschulstandorte. Die nächstgelegenen Hochschulen sind die Jade Hochschule in Wilhelmshaven und die Hochschule Emden/Leer. Die nächste Universität befindet sich mit der Carl von Ossietzky Universität in Oldenburg. Diese betreibt auf der Insel Spiekeroog ein Nationalparkhaus mit Lern- und Forschungsmöglichkeiten. Zudem verfügt der Landkreis über eine Berufsschule mit Standorten in Wittmund und Esens.

Um die Erreichbarkeit der Schulen zu bewerten, wurde geprüft, ob sie im Haltestelleneinzugsbereich einer Haltestelle liegen. Dieser wurde mit einem Radius von 600 Metern für Bushaltestellen und 1.000 Meter für SPNV-Verkehrsstationen angenommen. Im Landkreis Wittmund sind alle Schulen durch eine naheliegende Haltestelle erschlossen.

4.4 Wirtschaft

Der Landkreis Wittmund gibt es nur wenige große Arbeitgeber. Viele Arbeitnehmer mit Wohnsitz im Landkreis Wittmund pendeln deswegen in andere Landkreise (siehe Abbildung 8). Von den etwa 58.000 Einwohnern im Landkreis Wittmund arbeiteten im Jahr 2023 etwa 21.800 Personen in sozialversicherungspflichtigen Berufen. Dies ist eine Steigerung gegenüber den vorherigen Jahren. In den letzten fünf Jahren steigerte sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort in Wittmund um fünf Prozent. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Wittmund blieb über die letzten Jahre stabil. 2023 lag sie bei etwa 16.700 Personen, die im Landkreis arbeiteten.

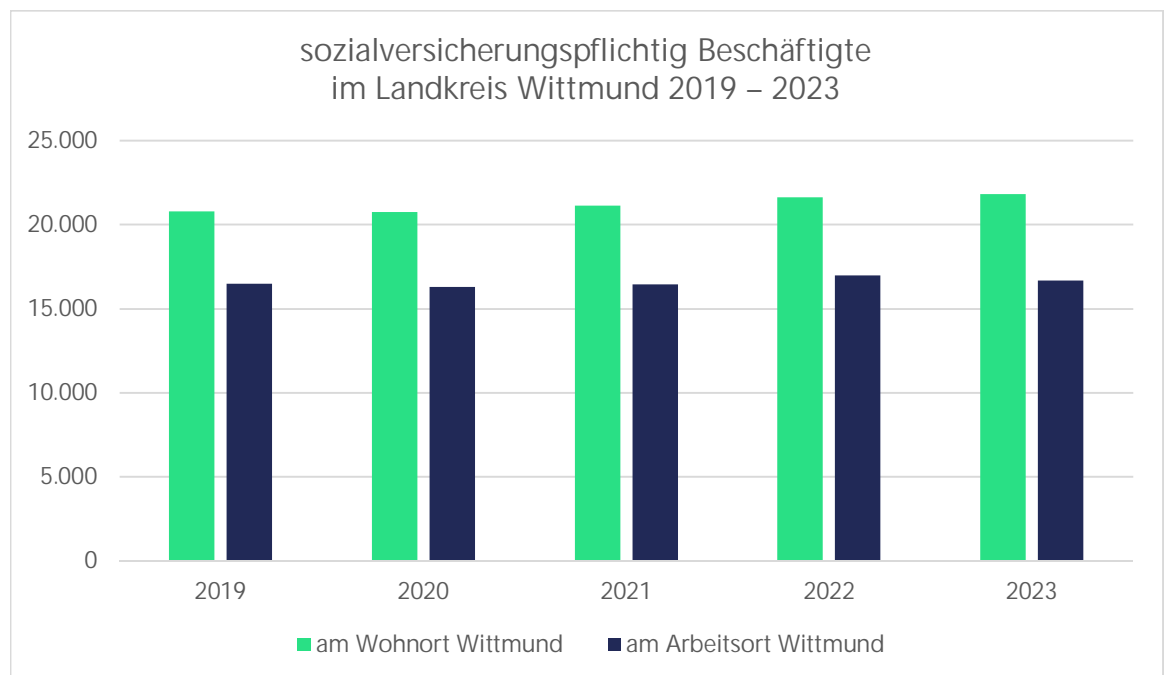


Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Wittmund (2019 – 2023)

Ein Vergleich der Anzahl zugelassener Fahrzeuge (Tabelle 6) im Landkreis Wittmund zeigt in den Jahren von 2014 bis 2024 eine kontinuierliche Steigerung. Die Zulassungszahlen der Pkw sind in diesem Zeitraum um etwa 15 Prozent angestiegen. Damit ist der Anstieg an Zulassungen im Landkreis Wittmund im Zehnjahresvergleich weiterhin konstant. 2024 lag der Motorisierungsgrad im Landkreis Wittmund bei 649 Pkw je 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 580 Pkw je 1.000 Einwohnern.

Aktive Zulassungen	2014	2024
Pkw	32.627	37.613
Krafträder	3.249	4.042

Tabelle 6: Anzahl zugelassener Kraftfahrzeuge im Kreis Wittmund

Die Auswertung der regionalen Pendlerstatistik (Abbildung 8) zeigt, dass ein Großteil der Bewohner Wittmunds in andere Landkreise pendelt. Die größten Pendlerströme lassen sich hierbei in den Landkreis Aurich (3.250 Personen) feststellen sowie in den Landkreis Friesland (1.880 Personen) und nach Wilhelmshaven (1.330 Personen).

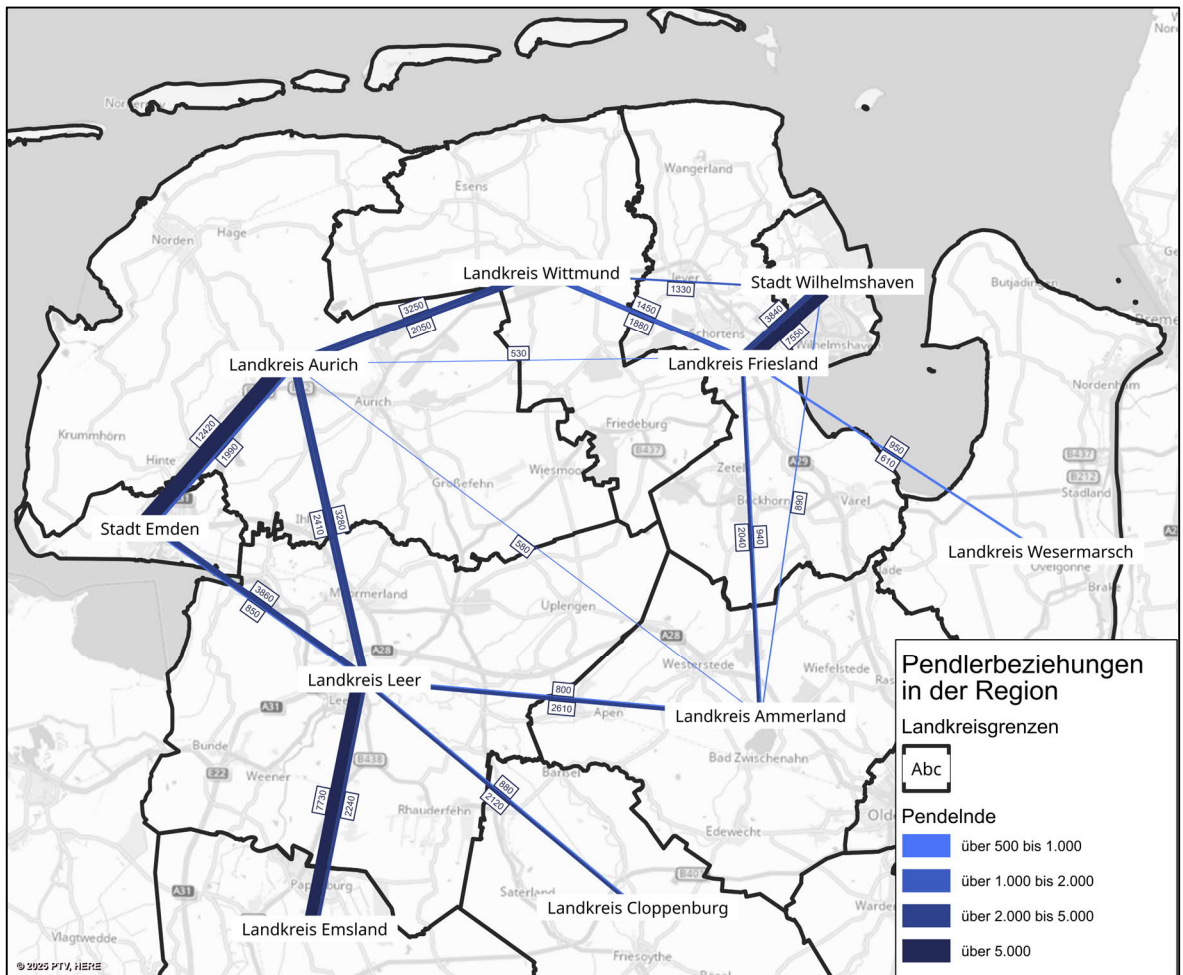


Abbildung 8: regionale Pendlerbeziehungen

4.5 Freizeit und Tourismus

Durch den direkten Zugang zur Nordsee mit den vorgelagerten Inseln Langeoog und Spiekeroog kommt dem Tourismus eine besondere Bedeutung zu. Der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, welcher auch die Küstenabschnitte des Landkreises Wittmund und die Inseln Langeoog und Spiekeroog umfasst, ist ein beliebtes Ziel für Natur-, Aktiv- und Erholungsurlaub. Der ÖPNV ist bereits heute auf die Bedürfnisse des Tourismus angepasst. Einige Linien werden saisonal verdichtet. Spezielle Angebote wie das Urlauberbus-Ticket (siehe 2.2.1) sollen die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Nach dem Einbruch infolge der Covid-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 steigt die Anzahl der Gästeankünfte und Gästeübernachtungen seit 2022 wieder an, haben jedoch das Vorpandemieniveau noch nicht wieder erreicht.

Jahr	Gästeankünfte	Gästeübernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Durchschnittlich Bettenauslastung in %
2019	528.000	2.745.000	5,2	39,0
2020	353.000	1.961.000	5,6	39,9
2021	375.000	2.116.000	5,6	40,9
2022	484.000	2.579.000	5,3	36,5
2023	499.000	2.629.000	5,3	36,4

Tabelle 7: Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung

4.6 Sonstige verkehrlich relevanten Einrichtungen

Aufgrund der älter werdenden Bevölkerung des Landkreises muss auch in Zukunft ein besonderer Fokus auf die Anbindung der Bevölkerung an medizinische Standorte, Alters- und Pflegeheime gelegt werden.

Das Krankenhaus in Wittmund verfügt über etwa 150 Betten und beschäftigt etwa 530 Personen. Über die Haltestelle „Wittmund Kaserne“, welche etwa 350 Meter vom Krankenhaus entfernt liegt und die etwa 500 Meter entfernte Haltestelle „Wittmund Markt“, besteht Anschluss an das ÖPNV-Netz. Im Rahmen des Umbaus des Krankenhauses ist eine neue Bushaltestelle in der Nähe des Haupteingangs geplant.

Ebenfalls in Wittmund befinden sich zwei Pflegeheime. Beide sind über eine Haltestelle angebunden, die weniger als 500 Meter Luftlinie entfernt ist.

4.7 Verkehrsinfrastruktur

Schiennetz

Durch den Landkreis Wittmund führt die so genannte Ostfriesische Küstenbahn. Die Strecke zweigt im Bahnhof Sande von der Strecke Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven ab, welche 2022 zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wurde. Zwischen Sande und Esens verläuft die Strecke eingleisig, mit einem Ausweichpunkt in Schortens-Heidemühle (Landkreis Friesland). Im Landkreis Wittmund liegen die Verkehrsstationen Esens, Burhufe und Wittmund. Zwischen Esens und Dornum wurde die Strecke 1985 stillgelegt und demontiert. Es bestehen jedoch Überlegungen zur Reaktivierung.

Auf der Insel Langeoog gibt es eine 2,6 Kilometer lange eingleisige, meterspurige, nicht elektrifizierte Strecke, die den Fährhafen mit dem Ort Langeoog verbindet. Der Personenverkehr wird vom Eigenbetrieb Schifffahrt der Inselgemeinde Langeoog betrieben.

Straßennetz

Das Straßennetz im Landkreis Wittmund verfügt über eine Gesamtlänge von 1.155 Kilometern.

Auf dem Gebiet des Landkreises gibt es keine Autobahn.

Die Bundesstraße B 210 verläuft von Osten nach Westen durch den Landkreis. Sie bietet nach Westen eine schnelle Anbindung an Aurich und Emden und nach Osten an Wilhelmshaven und die Autobahn A 29 (Wilhelmshaven – Oldenburg). Von Wittmund nach Norden bis nach Harlesiel verläuft die B 461. Friedeburg wird über die Bundesstraße B 436 nach Süden an Leer und die Autobahn A 28 sowie Richtung Osten über die B 436 sowie die B 437 an die Autobahn 29 angebunden. Insgesamt verlaufen im Landkreis etwa 50 Kilometer Bundesstraße. Hinzu kommen 121 Kilometer Landesstraßen, 171 Kilometer Kreisstraßen und Gemeindestraßen. Straßenbegleitend zu den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verlaufen etwa 270 Kilometer Radweg.

Fährverkehr

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

In Neuharlingersiel liegt der Fährhafen zur Insel Spiekeroog. Die Schiffe verkehren tideabhängig mit täglich wechselnden Fahrzeiten. Im Jahr 2023 wurde der Fahrplan besser an die Nachfrage der Kunden angepasst und das Fahrplanangebot ausgeweitet. Der sogenannte WattenExpress, eine tideunabhängige Schnellfähre, wurde eingeführt. Sie ermöglicht eine größere Flexibilität und bietet täglich mehrere Abfahrten. Dadurch sind auch Tagesausflüge zwischen Festland und Insel möglich.

Vom Hafen in Harlesiel verkehrt eine Fähre zur Insel Wangerooge. Der Hafen liegt nahe der Landkreisgrenze von Wittmund auf dem Gebiet des benachbarten Landkreises Friesland.



Abbildung 10: Das Straßennetz in der Region VEJ

Luftverkehr

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

Zusätzlich existiert im Harlesiel auf dem Gebiet des Landkreis Friesland der Flugplatz Harle, von welchem täglich etwa halbstündlich Flüge zur Insel Wangerooge angeboten werden. Zwischen April und September werden zusätzlich mehrere Flüge täglich zur Insel Langeoog vom Flugplatz Harle angeboten.

5 Bestandsanalyse des Nahverkehrs

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist eine wichtige Grundlage zur Anbindung des Landkreis Wittmund an Sande und Wilhelmshaven und damit zu weiterführenden Angeboten des Nahverkehrs und zu Fernverkehrsverbindungen in Oldenburg. Aufgabenträger des SPNV ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), eine 100-prozentige Tochter des Landes Niedersachsen. Auf der nachfolgenden Karte ist das bestehende Liniennetz mit allen Haltepunkten im Bereich der Verkehrsregion Ems-Jade dargestellt.

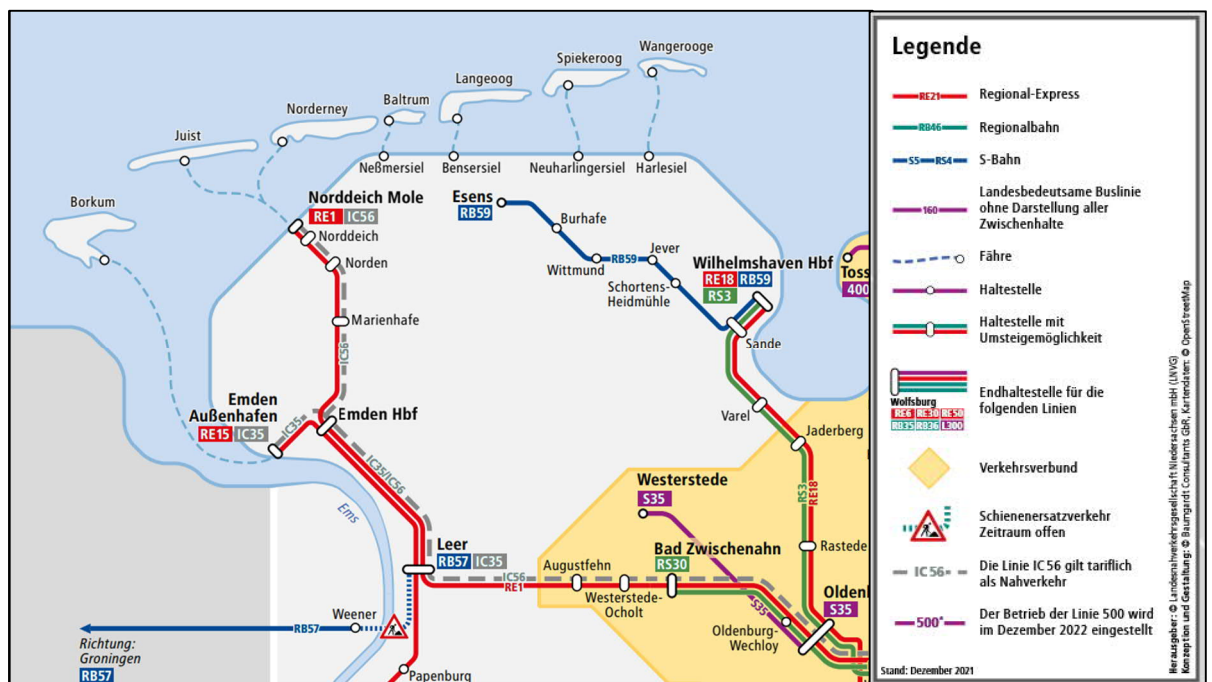


Abbildung 11: SPNV und Landesbedeutende Buslinien in der VEJ-Region¹

Im Landkreis Wittmund gibt es drei vom SPNV bediente Verkehrsstationen:

- Esens (Ostfriesl)
- Burhufe
- Wittmund

Über diese Verkehrsstationen ist der Landkreis durch die RB 59 (Esens – Wilhelmshaven) an das Schienennetz angebunden. Die RB 59 wird derzeit von der NordWestBahn GmbH betrieben, welche ihren Hauptsitz in Osnabrück hat.

Die Züge der NordWestBahn (NWB) verkehren als RB 59 zwischen Esens und Wilhelmshaven von 6 Uhr bis 22 Uhr stündlich vertaktet. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Taktverkehr erst um 8 Uhr. Durch das Angebot des RB 59 stehen den Fahrgästen aus dem Landkreis Wittmund umsteigefreie

¹ Bildquelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG (Stand 2022)

Verbindungen in das Oberzentrum Wilhelmshaven zur Verfügung. Im Samstagsverkehr fährt die RE 18 einmal am Tag umstiegsfrei von Osnabrück über Oldenburg und Sande nach Esens. Der Zug wird in Sande geteilt. Es verkehrt jeweils ein Zugteil nach Esens und Wilhelmshaven. Auf der Rückfahrt nach Osnabrück ist ein Umstieg in Sande notwendig.

Die wichtigste Verkehrsstation für die Anbindung des Landkreis Wittmund ist der Bahnhof Sande im Landkreis Friesland. Hier besteht Möglichkeit zum Umstieg in den Zugverkehr in Richtung Oldenburg und Osnabrück. In Oldenburg werden Anschlüsse an den weiteren Regional- und Fernverkehr erreicht.

Die drei Verkehrsstationen im Landkreis Wittmund verfügen bereits über die modernen Standards für Haltestellen ihrer Größe. Die Bahnsteige und die Zugangswege sind mit neuen Bodenbelägen einschließlich taktilen Leitelementen ausgestattet und barrierefrei zugänglich. Zusätzlich wurden zur Steigerung der Attraktivität des SPNV neue Wetterschutzhäuschen und Beleuchtungssysteme installiert. Um die Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln zu verbessern, wurden Abstellanlagen für Fahrräder sowie Park&Ride-Plätze eingerichtet.

An der Station Esens wurde zusätzlich eine Umsteigeanlage geschaffen, welche einen schnellen, bequemen und barrierefreien Umstieg zu den Buslinien des Landkreises ermöglicht.

5.2 Verkehrsangebot im Regionalverkehr

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

Insgesamt verkehren im Landkreis 38 regionale Buslinien. Das Verkehrsangebot weist auf verschiedenen Linien allerdings unterschiedliche Qualitäten auf und beeinflusst damit die jeweilige Attraktivität des Angebotes für die Fahrgäste. Durch die besondere Bedeutung des Schülerverkehrs richten sich große Teile des Regionalbusverkehrs an den Bedürfnissen der Schüler aus. Zusätzlich verfügt der Landkreis über eine starke Tourismuswirtschaft. Dies lässt sich auch in Teilen des Verkehrsangebotes entdecken. Angebote wie die Küstenlinie verbinden touristische Standorte miteinander.

In Anlage 4 befindet sich eine Auflistung aller im Landkreis Wittmund verkehrenden Linien mit ihrer Klassifizierung nach Haupt- und Nebenlinie sowie dem Fahrplanangebot an den verschiedenen Verkehrstagen (Planstand Januar 2026). Der Linienbusverkehr im Landkreis Wittmund wird teilweise eigenwirtschaftlich und teilweise gemeinwirtschaftlich betrieben. Insgesamt sechs Verkehrsunternehmen sind Inhaber von Linienkonzessionen. In Anlage 5 befindet sich eine Auflistung aller Linien mit dem aktuellen Konzessionär sowie dem Konzessionszeitraum.

Die im Landkreis Wittmund verkehrenden Linien sind in drei sogenannte Bedienungsebenen (BE) eingeteilt. Diese beschreiben die Hauptaufgabe und die charakteristischen Merkmale der Linie. Je Bedienungsebene werden Qualitätsstandards gesetzt.

Die Linien der Bedienungsebene 1 bilden neben dem SPNV das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis und können daher auch als Hauptlinien bezeichnet werden. Sie verbinden zentrale Orte und verkehren auf Achsen mit hohem Fahrgastpotenzial. Sie verkehren auf einheitlichen Linienwegen und

vertaktet. Werktags wird mindestens ein Stundentakt angeboten. Auch in Zeiten schwacher Nachfrage, wie am Abend oder am Wochenende werden vertaktete Verbindungen angeboten. Bisher wurde die Linie 360 (K 1) der Bedienungsebene 1 zugeordnet.

Die Linien der Bedienungsebene 2 ergänzen das Hauptliniennetz der Bedienungsebene 1. Sie erschließen weitere wichtige Orte im Landkreis und binden sie an die Zentren an und weisen ebenfalls ein hohes Nachfragepotenzial auf. Linien der Bedienungsebene 2 verkehren werktäglich mindestens zweistündlich. Auch am Wochenende und abends müssen Verbindungen angeboten werden, diese dürfen jedoch in Form eines Rufbusangebotes bestehen. Im letzten Nahverkehrsplan wurden folgende Linien der BE 2 zugeordnet: 111, 311, 343, 363 (K 2), 378, 473 (neu 490) und 474 (neu 480).

Die Bedienungsebene 3 umfasst alle Linien, die zu großen Teilen auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs angepasst sind. Aus diesem Grund ist eine Vertaktung nicht möglich. Auch ein einheitlicher Linienweg steht der für den Schulverkehr notwendigen Flexibilität entgegen. Die Linien der BE 3 weisen an Schultagen häufig ein höheres Angebot auf als an Ferientagen. Am Wochenende verkehren viele Linien der BE 3 nicht. Obwohl diese Linien auf die Bedürfnisse des Schulverkehrs angepasst sind, steht die Nutzung jeder Person frei. Zur BE 3 gehören alle bisher nicht aufgeführten Linien des Regionalbusverkehrs.

Zum 1. Mai 2025 wurden im Rahmen der Linienbündelungskonzepte des Landkreises der Großteil der Linien in zwei Linienbündel überführt (Linienbündelungskonzept siehe Kapitel 6.2).

Zu diesem Zeitpunkt wurde auch die Linie 480, die zwischen Aurich, Wittmund und Jever verkehrt zur PlusBus-Linie bzw. Landesbuslinie aufgewertet. Diese Linien stellen ein qualitativ hochwertiges Angebot sicher, welches vom Schulverkehr unabhängig ist und steigern so die Attraktivität des ÖPNV und die Konkurrenzfähigkeit zum privaten Pkw. Folgende Mindeststandards müssen von PlusBus-Linien erfüllt werden:

- einheitlicher und direkter Linienweg
- täglicher Bedienzeitraum von 6 bis 22 Uhr
- montags bis samstags mindestens stündliche Fahrten
- sonntags mindestens zweistündliche Fahrten
- keine Unterscheidung im Angebot zwischen Schul- und Ferienzeiten
- Anschlüsse zum SPNV und anderen vertakteten Buslinien
- WLAN im Fahrzeug

Nachfrage

Einen großen Anteil der Nachfrage im ÖPNV im Landkreis Wittmund machen die Schülerinnen und Schüler aus. Von den über 7.000 Schülerinnen und Schülern ist ein Großteil für den Schulweg auf den ÖPNV angewiesen. Diese Nachfrage ist über das Jahr verteilt etwas gleichbleibend, hat jedoch im Tagesverlauf eine Spitze in den Morgenstunden und in den Mittags- und Nachmittagsstunden.

Einen weiteren großen Anteil machen, insbesondere im Norden des Landkreises, die Touristen aus. Auf der Verbindung Neuharlingersiel – Esens wurde im Jahr 2023 das Urlauberbus-Ticket fast

26.000 mal verwendet. Auf der Verbindung zwischen Esens und Norden wurde es über 21.000 mal verwendet. Insbesondere in der Sommersaison von Beginn der Osterferien bis Ende der Herbstferien wird das Urlauberbus-Ticket besonders häufig genutzt. In diesen Monaten ist also mit einer erhöhten Nachfrage durch Touristen zu rechnen.

Die Pendlerströme innerhalb des Landkreises sind eher gering. Sie konzentrieren sich jedoch auf die Verbindungen zwischen den Städten Friedeburg, Wittmund, Esens und Neuharlingersiel. Außerhalb des Landkreises bestehen die größten Pendlerströme in Richtung Aurich, Sande und Wilhelmshaven.

Laut Verbundbericht des Verkehrsverbundes Ems-Jade wurden im Jahr 2023 im Verbundgebiet fast 26 Millionen Fahrgäste gezählt. Diese Zahl umfasst die Fahrgäste in den Landkreisen Aurich, Leer, Friesland und Wittmund. Im Vergleich zum Vorjahr wird eine Steigerung um etwa 40 Prozent ausgewiesen. Diese resultiert neben einem allgemeinen Wachstum aus der Einführung des Deutschlandtickets und des Jugendtickets sowie der aufgrund der Covid-19-Pandemie geringen Nachfragezahlen der vorhergehenden Jahre.

5.3 Fahrzeugbestand

Der Fahrzeugbestand im Landkreis Wittmund entspricht dem Fahrzeugbestand der Linienbetreiber. Diese setzen eigenverantwortlich Busse ein, welche den Bedarf der Linien decken. Der Ausstattungsstandard der Fahrzeuge ist aufgrund dessen nicht einheitlich. Alter und Qualität und Ausstattung der Fahrzeuge unterscheiden sich.

Im Rahmen des bis Dezember 2025 gültigen VEJ-VEJ-Vertrages wurde festgelegt, dass alle Fahrzeuge mit dem Logo des Verkehrsverbundes auf der Vorder-, Heck und Einstiegsseite zu bekleben sind. Bei neu anzuschaffenden Bussen muss die Front des Busses in verkehrsblau gestaltet sein.

Auf eine Ausstattung mit WLAN sollte hingearbeitet werden. Die Unternehmen verpflichteten sich zudem, soweit wirtschaftlich vertretbar, Initiativen für alternative, ökologische Antriebskonzepte positiv zu begleiten und beihilfekonform umzusetzen.

Laut Verbundbericht des Jahres 2023 sind von den 405 im Verbundgebiet eingesetzten Bussen 351 barrierefrei ausgestattet. Das Durchschnittsalter über alle Fahrzeuge des Verbundes lag 2023 bei acht Jahren.

Für den Landkreis Wittmund waren in den letzten Jahren über den Nahverkehrsplan folgende Ausnahmen vom Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen definiert:

- Fahrten außerhalb der Hauptlinien, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen
- Fahrten mit geringer Nachfrage bei Einsatz eines Kleinbusses

5.4 Infrastruktur des ÖPNV

Haltestellen

Eine der Herausforderungen für einen attraktiven ÖPNV sind die Wartezeiten an Haltestellen beim Ein- oder Umstieg. Attraktive Haltestellen helfen deswegen nicht nur dabei, Wartezeiten angenehm zu gestalten, sondern sie sind auch das Aushänge- und Werbeschild für den ÖPNV mit seinem Angebot. Aus diesem Grund wurde 2017 ein Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen vom Verkehrsverbund und der VEJ-Region entwickelt, um den gemeinsamen Auftritt innerhalb der Region zu stärken (siehe Anlage 2).

Barrierefreiheit

Um den ÖPNV für alle Menschen zugänglich zu machen, sind bestimmte Ausstattungsmerkmale barrierefrei zu gestalten. Als vollständig barrierefrei gelten Haltestellen, bei denen alle Steige folgende Merkmale aufweisen:

- Barrierefreie Zuwegung
- Bordhöhe, die einen barrierefreien Zustieg zum Fahrzeug ermöglicht
- taktile Bodenelemente

Haltestellen, welche nur einen Teil dieser Merkmale erfüllen oder bei denen nicht alle Steige die genannten Merkmale erfüllen, gelten als teilweise barrierefrei.

Im Landkreis Wittmund sind 22 Prozent der Haltestellen bereits vollständig barrierefrei ausgebaut. Weitere 48 Prozent sind teilweise barrierefrei ausgebaut. Die übrigen 30 Prozent weisen noch keine der oben genannten Merkmale zur Barrierefreiheit auf.

Verknüpfungspunkte Bus – Bahn

Eine Verknüpfung von Bus- und Schienenverkehr im Landkreis ist an den SPNV-Verkehrsstationen in Esens und Wittmund vorhanden.

Der Bahnhof Esens fungiert als zentraler Taktknoten im Bus- und Schienenverkehr. Er verfügt über eine Park&Ride-Anlage und Bike&Ride-Stellplätze, welche multimodale Reiseketten unterstützen. Hier ist der Übergang zwischen dem SPNV der Linie RB 59 und den regionalen Buslinien 360 (K 1), 363 (K 2), K 3, 480 und 490 möglich. Die Fahrten des RB 59 kommen kurz vor der vollen Stunde in Esens an und fahren kurz nach jeder vollen Stunde aus Esens ab.

Die Fahrten der 360 (K 1) sind stündlich getaktet und auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV abgestimmt, sodass kurze Umsteigezeiten ermöglicht werden. Auch die Linie 490 (Esens – Aurich) ist so angepasst, dass sie zweistündlich Anschluss zum Zugverkehr in Esens bietet. Die Linie 363 (K 2) ist ebenfalls auf die Ankünfte und Abfahrten des SPNV ausgerichtet.

In Jever sind die Ankunftszeiten der Linie 480 (Jever – Aurich) so abgestimmt, dass kurze Wartezeiten beim Umstieg auf die RB 59 in Richtung Esens bestehen. Die Abfahrten der 480 sind in Jever

sind so abgestimmt, dass Umsteiger von der RB 59 aus beiden Richtungen eine kurze Wartezeit haben.

Der Bahnhof Wittmund, welcher am Stadtrand liegt, wird von den Linien 311, 340, 342, 343 und 345 bedient. Er ist mit einer P&R- und einer B&R-Anlage ausgestattet. Alle am Bahnhof verkehrenden Buslinien sind auf den Fahrplan der RB59 abgestimmt, sodass beim Umsteigen nur kurze Wartezeiten entstehen.

Die Gemeinde Friedeburg ist über die Linie 111 an den Bahnhof Sande angeschlossen. Hier besteht die Übergangsmöglichkeit zu den Zügen der Nordwestbahn nach Oldenburg. Die Umsteigezeiten betragen zwischen 15 und 20 Minuten

Verknüpfungspunkte Bus – Bus

Durch die besondere Bedeutung des Schülerverkehrs für den Landkreis existieren die meisten Linienverkehre als Nebenlinien (BE 3) mit geringem Fahrplanangebot (Anlage 4), die teilweise durch Zusatzfahrten im Schülerverkehr verstärkt werden. Da die Fahrten auf die Schulanfangs- und -endzeiten angepasst sind, bestehen kaum Vertaktungen. Taktknoten sind daher nur schwer einzurichten. Entsprechend gibt es im Landkreis wenige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Umsteigemöglichkeiten in benachbarte Orte und Stadtteile bestehen oftmals an Haltestellen in Schulnähe.

Als Verknüpfungspunkte zwischen Haupt- und Nebenlinien dienen die Haltestellen Friedeburg ZOB, Wittmund Markt und Esens Bahnhof. Durch die Abstimmung der regionalen Buslinien am SPNV am Bahnhof Esens ist auch zwischen den Buslinien ein Umstieg mit kurzen Wartezeiten möglich.

Verknüpfungspunkte zu Fähren

Der Hafen Bensorsiel ist Zugangspunkt für den Fährverkehr zur Insel Langeoog. Dieser wird stündlich von der Linie 360 (K 1) angefahren.

Der Hafen Neuharlingsiel ist ein tideabhängiger Hafen und die einzige Verbindung zur Insel Spiekeroog. Pro Tag werden zwischen drei und acht Fährüberfahrten angeboten. Da durch das Wirken von Ebbe und Flut kein fester Fahrplan besteht, sondern die Fährüberfahrten jeden Tag zu unterschiedlichen Zeiten stattfinden, sind Anschlüsse an den ÖPNV kaum zu gewährleisten. Der Hafen wird jedoch regelmäßig von den Küstenlinien K 1 und K 2 angefahren und somit an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen.

Der Hafen Harlesiel im Grenzgebiet des Landkreis Friesland, von welchem zur Insel Wangerooge übergesetzt werden kann, wird von den Linien K 1 und 343 regelmäßig angefahren. Von dem tideabhängigen Hafen werden täglich zwischen drei bis acht Fährüberfahrten angeboten.

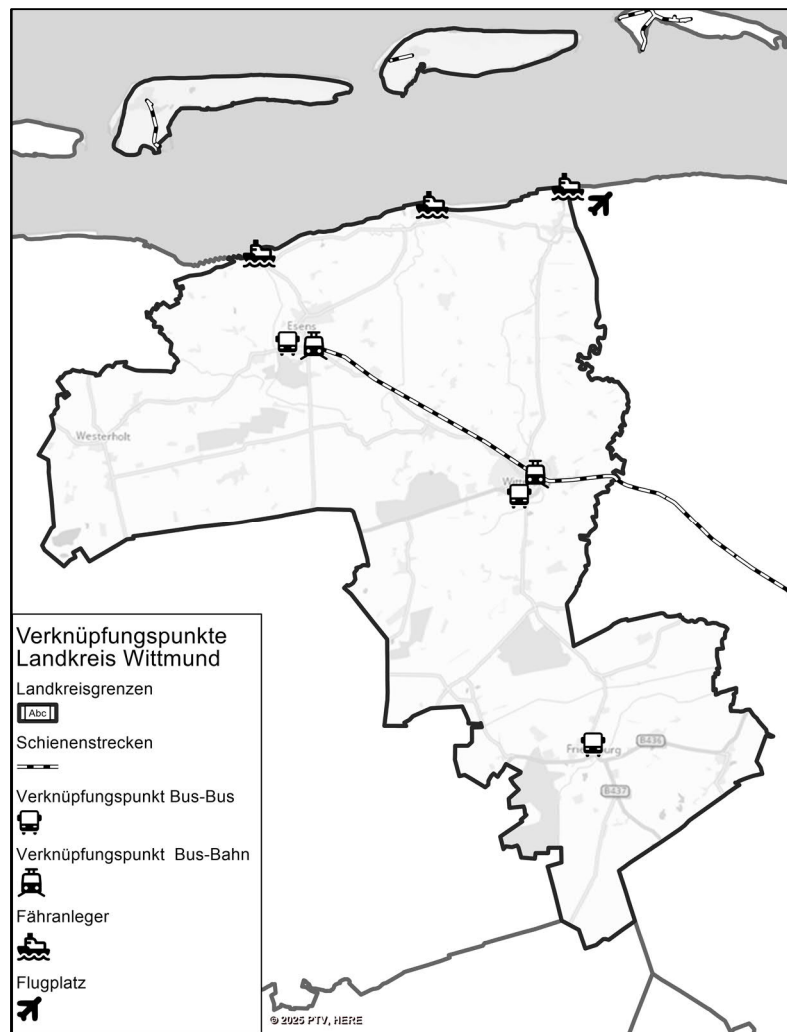


Abbildung 12: Verknüpfungspunkte im Landkreis Wittmund

Verknüpfungspunkte zu Flugplätzen

Der Flughafen Harlesiel kann über die Haltestelle Harlesiel Anleger fußläufig erreicht werden. Die dort stündlich verkehrenden Linien K 1 und 343 binden den Flughafen gut an. Eine Abstimmung zwischen den halbstündlichen Linienflügen und dem Regionalbusverkehr besteht nicht.

5.5 Information und Service

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen ermöglichen es den Fahrgästen der VEJ Beratung in persönlicher, telefonischer oder in Form von Emails, zu den Angeboten und Tarifen des VEJ zu erhalten. Der Erwerb von Fahrkarten, die Übergabe von Fahrplänen sowie die Anmeldung von Gruppen, Fahrrädern oder mobilitätseingeschränkten Personen werden hier ebenfalls angenommen, um die bestmöglichen Verbindungen zu gewährleisten.

Im Landkreis Wittmund gibt es keine Mobilitätszentrale. Die nächste Mobilitätszentrale ist in Jever am Bahnhof. Die Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale in Jever sind wie folgt:

- Montag bis Donnerstag: 8:00 bis 12:15 und 13:00 bis 17:00
- Freitag: 8:00 bis 12:15 und 13:00 bis 16:00

Zukünftig sollen die Mobilitätszentralen institutionell sowie personell bei der VEJ-Region angesiedelt werden (vgl. 3.2.6).

5.6 Tarif

Seit 1. Januar 2017 besteht im Verkehrsverbund Ems-Jade ein Zonentarif (vgl. Kapitel 2.2.1). Im August 2022 wurde eine Vereinfachung der Tarifzonen für den Landkreis Wittmund umgesetzt. Unter der Idee „eine Gemeinde, eine Zone“ wurde die Anzahl der Tarifzonen im Landkreis Wittmund von über 60 auf vier verringert (siehe Abbildung 13).

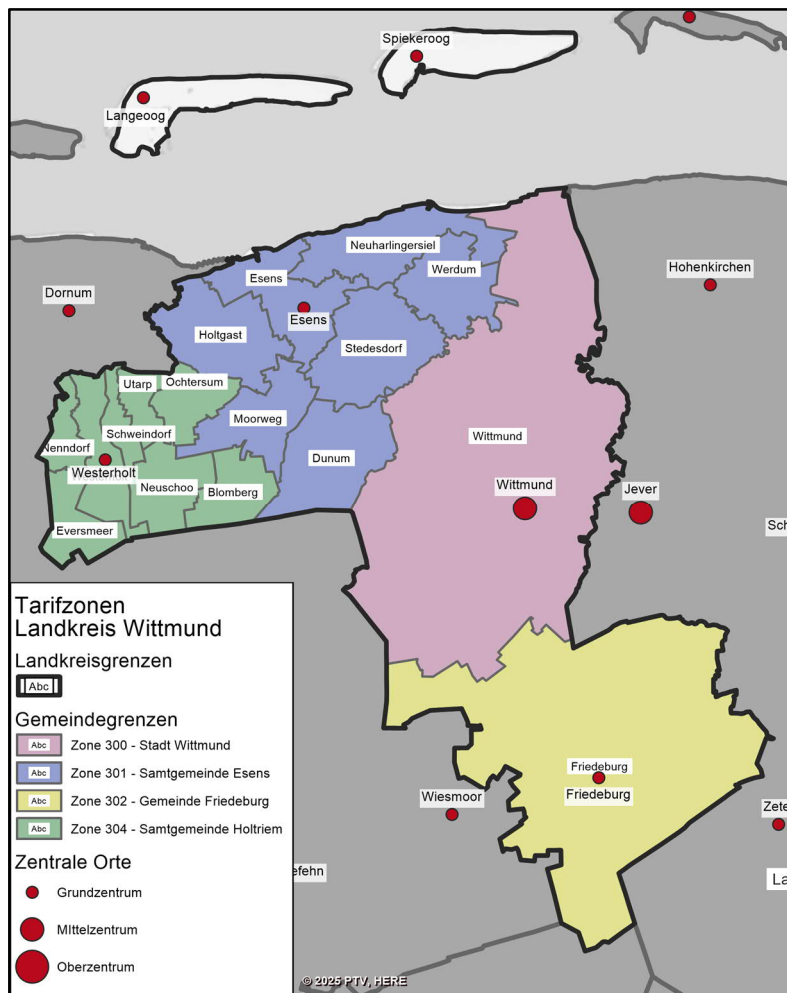


Abbildung 13: Tarifzonen im Landkreis Wittmund

Die Fahrausweise werden von dem Verkehrsunternehmen verkauft, das den Fahrgast befördert. Umstiege zwischen Linien des regionalen Busverkehrs sind innerhalb der zeitlichen und räumlichen Gültigkeit erlaubt. Die verfügbaren Produktkategorien sind in Kapitel 2.2.1 aufgelistet.

Die Angebote des Niedersachsentarifs werden auf den Linien des VEJ anerkannt. Auf folgenden Linien wird ein Rabatt für Inhaber einer BahnCard gewährt:

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

Auf den Linien 211, 312² und 313 werden weitere Angebote der Deutschen Bahn anerkannt.

5.7 Finanzierung

Bei der Finanzierung von Verkehrsangeboten ist zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren zu unterscheiden (siehe Kapitel 1.3).

Im Landkreis Wittmund werden bis 31.12.2025 alle ÖPNV-Leistungen durch die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht. Die Verkehrsunternehmen erhalten vom Landkreis einen Ausgleich für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (z. B. die Anwendung des VEJ-Tarifs) über eine allgemeine Vorschrift. Die Summe der Ausgleichleistungen ist bis 31.01.2024 auf 2.835.000 € festgelegt gewesen und steigt proportional zum Anstieg des gemeinwirtschaftlichen Höchsttarifs des VEJ. Die Ausgleichszahlungen nach allgemeiner Vorschrift werden nur für eigenwirtschaftlich erbrachte Leistungen gewährt. Weitere Finanzierungen erhalten die Verkehrsunternehmen vom Landkreis Wittmund nicht. Da der Landkreis Wittmund bei Neuvergaben die Gemeinwirtschaftlichkeit anstrebt, werden die Ausgleichleistungen in Zukunft geringer und perspektivisch komplett eingestellt werden.

Zudem wird allen Schülerinnen und Schülern in Vollzeit mit Wohnsitz im Landkreis Wittmund vom Landkreis ein Jugendticket zur Verfügung gestellt. Diese kann im gesamten VEJ-Gebiet genutzt werden und ist auch in den Ferien und am Wochenende gültig.

Dem gegenüber stehen folgende Einnahmen aus dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz:

Finanzierung	Betrag 2024
Zuwendungen nach §7 Abs. 4 NNVG	135.000,00 €
Zuwendungen nach §7 Abs. 5 NNVG	372.860,31 €
Zuwendungen nach §7a NNVG	1.842.336,00 €
Zuwendungen nach §7b NNVG	305.558,00 €
Zuwendungen nach §7e NNVG	130.205,00 €
Summe	2.785.959,30 €

Tabelle 8: Finanzierung des ÖPNV im Landkreis

² Linie entfällt zum 15.09.2026

5.8 Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2019-2024

Folgende Tabelle zeigt die Maßnahmen, welche für den letzten Nahverkehrsplan festgesetzt wurden und deren aktuellen Umsetzungsstand. Die nicht oder nur teilweise umgesetzten Maßnahmen werden erneut in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Maßnahme	Status	Erläuterung
Verbesserung der Erreichbarkeit und des ÖPNV-Angebotes (mindestens 4 Fahrtenpaare in zentrale Orte)	teilweise umgesetzt	für Bedienungsebene 1 erfüllt
Integration des Schülerverkehrs in den (vertakteten) Linienverkehr, ggf. Anpassung der Schulanfangs- und -endzeiten	teilweise umgesetzt	Integration einzelner Fahrten
Einrichtung eines integralen Taktfahrplans für die Linien des Hauptnetzes	teilweise umgesetzt	für Linie 311/343 erfolgt
barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur	teilweise umgesetzt	Ausbau Priorität 1 fast vollständig umgesetzt, Ausbau weiterer Haltestellen erfolgt fortlaufend
Umsetzung der Ausstattungsstandards für Fahrzeuge (Klimaanlage, Niederflur oder Low Entry, WLAN, max. Alter 10 Jahre auf Hauptlinien, 16 Jahre auf Nebenlinien, max. Flottendurchschnittsalter 8 Jahre) Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge	in Bearbeitung	Umsetzung erfolgt im Zuge der gemeinwirtschaftlichen Vergabe 2026
Weiterentwicklung des Tarifsystems (Minimierung Tarifzonen auf Gemeindegrenzen, Tarifintegration Bus/Bahn, Anerkennung Zeitkarten Aurich und Leer, Anpassung Altersgrenze Ermäßigung, unternehmensneutrale Zeitkarten)	teilweise umgesetzt	Reduzierung der Tarifzonen umgesetzt
Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) an Taktknoten und zentralen Mobilitätspunkten	in Bearbeitung	Installation und Inbetriebnahme in 2025
Erstellung eines Konzeptes zur Gestaltung einer eigenen Mobilitätszentrale im Landkreis Wittmund	in Bearbeitung	wird von VEJ-Region übernommen
Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen im ÖPNV (Untersuchungen Beitritt zum ZVBN, Gutachten zur Gründung eines Zweckverbandes)	umgesetzt	Überführung der VEJ-Region in GmbH in 2025

6 Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV

6.1 Grundsätzliche Ziele

Die Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Landkreis ist daher verpflichtet, eine ausreichende Bedienung im ÖPNV sicherzustellen. Vor allem disperse Strukturen in ländlichen Regionen machen diese Aufgabe zu einer Herausforderung. Doch insbesondere vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und einem wachsenden ökologischen Bewusstsein ist die Aufrechterhaltung und der Ausbau eines guten ÖPNV-Angebotes mehr als eine Pflichtaufgabe.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Wittmund soll daher unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten weiterentwickelt und an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Ziel ist es den Anteil der Wege im Umweltverbund auszubauen. Ein gutes ÖPNV-Angebot leistet dazu einen erheblichen Beitrag und sorgt so für verbesserte Umweltbedingungen und höhere Verkehrssicherheit. Gemeinsam mit der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs kann der Umweltverbund zu einer attraktiven Alternative zum privaten Pkw ausgebaut werden.

Die zentralen Orte mit ihren Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sind für alle Teile der Bevölkerung essenziell und sollen daher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Das Grundgerüst des ÖPNV bildet weiterhin der SPNV. Der straßengebundene ÖPNV wird weiterhin auf die Schülerbeförderung ausgerichtet werden müssen. Zentrale Orte sollen jedoch auch über die schulrelevanten Zeiten hinaus miteinander verbunden sein, um die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen zu decken. Das aktuelle ÖPNV-Angebot ist, insbesondere für Berufstätige sowie junge Menschen im Freizeitverkehr, unzureichend.

Der Landkreis Wittmund besitzt ein Integriertes Klimaschutzkonzept, welches die Reduzierung der CO₂-Emissionen als Ziel definiert. Ein Handlungsfeld ist der Klimaschutz im ÖPNV. Als Maßnahme wird die Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes mit differenzierten Verkehrsangeboten genannt. Das ÖPNV-Angebot soll kurzfristig überarbeitet und optimiert werden. Diese Maßgabe gilt fortwährend, insbesondere wenn sich Siedlungsstrukturen durch neue Wohn- oder Gewerbegebiete oder durch neue Freizeiteinrichtungen ändern.

Der Landkreis Wittmund hat sich im Bereich Verkehr die folgenden drei Leitziele definiert:

- Wir wollen alternative Mobilitätsangebote zusätzlich zum Individualverkehr fördern.
- Wir wollen die Schülerbeförderung optimieren.
- Wir wollen den Schienenverkehr ausbauen.

6.2 Linienbündelungskonzept

Aktuell werden alle Verkehrsangebote im Landkreis Wittmund eigenwirtschaftlich erbracht. Die Genehmigungen werden auf Basis des PBefG als Einzellizenzen vergeben.

Der Landkreis strebt jedoch an, auf Basis des §9 Abs. 2 PBefG ab dem Jahr 2026 nach Ende der laufenden Konzessionen die Genehmigungen von Einzellinien auf Teilnetze umzustellen. Dafür ist die Definition sogenannter Linienbündel notwendig. Mit der Bündelung von Liniengenehmigungen sollen gesamtwirtschaftliche Synergien von verbundenen Linienverkehren erzielt werden. Der Landkreis erhofft sich durch die gebündelte Vergabe stärkere verkehrliche und betriebliche Vernetzungsmöglichkeiten. Das zukünftige Angebot soll stärker als zusammenhängendes System betrachtet werden.

Zur Bildung der Linienbündel werden folgende Kriterien herangezogen:

- Raumordnung
- Verkehrliche Verflechtungen (Nachfragebeziehungen)
- Wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgewogenes Verhältnis aus wirtschaftlich guten und schlechten Linien, Vermeidung von Rosinenpickerei)
- Optimierungspotenzial betrieblicher Rahmenbedingungen

Der Landkreis Wittmund legt für die Linien in seiner Aufgabenträgerschaft folgende zwei Linienbündel fest:

Linienbündel „Süd“ (ab 01.01.2026)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
311	Horsten – Bentstreek – Marx – Friedeburg – Wittmund	31.12.2025
331	Friedeburg – Marx – Horsten – Etzel – Friedeburg	30.11.2025
332	Bentstreek – Marx – Strudden – Friedeburg	30.11.2025
333	Friedeburg – Wiesede – Wiesemoor	---
334	Wiesedermeer – Wiesede – Hesel – Friedeburg	31.12.2025
335	Reepsholt – Dose – Friedeburg	30.11.2025
336	Wiesedermeer – Dose – Upschört – Reepsholt	30.11.2025
337	Heselerfeld – Hesel – Reepsholt	30.11.2025
340	Esens – Burhafe – Wittmund	---
342	Wittmund – Willen – Collrunge – Müggenkrug – Wiesedermeer	31.12.2025
343	Wittmund – Carolinensiel – Harlesiel	02.08.2025
345	Wittmund – Nenndorf – Burhafe	02.08.2025
346	Neuschoo – Westerholt – Blomberg – Wittmund	31.03.2025
347	Berdum – Burhafe – Wittmund	---
348	Asel – Wittmund – Leerhafe	---
Linienbündel „Nord“ (ab vsl. 15.09.2026)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
360 (K 1)	Norden – Esens – Harlesiel	---
361	Esens – Dornum – Neßmersiel – Dornum – Norden	---
362	Uppum – Holtgast – Damsum – Esens – Bensersiel	31.12.2024

363 (K 2)	Carolinensiel – Neuharlingersiel – Werdum – Stedesdorf – Esens	14.10.2025
364	Damsum – Roggenstede – Esens/Westerholt	---
365	Blomberg – Neugaude – Dunum – Altgaude – Esens	31.12.2024
368	Dornumergrode – Westerholt – Bengersiel – Esens	14.09.2026
378	Aurich – Westerholt – Wilmsfeld – Eversmeer – Esens	14.09.2026
379	Blomberg – Wilmsfeld – Westerholt	---

Tabelle 9: Linienbündelung Landkreis Wittmund

Weiterhin verkehren im Landkreis Wittmund die Linien 480 und 490, welche dem Linienbündel „Städteachse Nord – Ost“ des Landkreises Aurich zugeordnet sind.

Auszug Linienbündel „Städteachse Nord - Ost“ (ab 01.05.2025)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
480 (ex 474)	Aurich – Wittmund – Jever	30.04.2035
490 (ex 473)	Aurich – Tannenhausen – Blomberg – Esens	30.04.2035

Tabelle 10: Linienbündel anderer Aufgabenträger mit Anteil im Landkreis Wittmund

6.3 Ziele Verkehrsangebot

Die zentralen Orte mit ihren Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sind für alle Teile der Bevölkerung essenziell und sollen daher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.

Das Liniennetz im Landkreis Wittmund wird in Haupt- und Nebenlinien sowie Ergänzungslinien unterteilt. Die Hauptlinien (BE 1) verkehren auf den nachfragestärksten Relationen im Landkreis; die Nebenlinien erschließen weitere wichtige Orte. Die Ergänzungslinien dienen vorrangig der Kapazitätsverstärkung bzw. ergänzenden Erschließung und sind primär an den Belangen des Schülerverkehrs ausgerichtet.

Damit ist für das Liniennetz im Landkreis Wittmund folgende Struktur vorgesehen:

Hauptlinien (BE 1)			
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Verlauf über	Bündel / Zuständigkeit
311	Wittmund – Friedeburg	Leerhafe – Reepsholt	Wittmund Süd
343	Harlesiel – Wittmund	Carolinensiel – Altfunnixsiel/Berdum – Nenndorf	Wittmund Süd
360 (K1)	Norden – Harlesiel	Hage – Dornum/Westerholt – Holtgast – Esens – Bengersiel – Neuharlingersiel	Wittmund Nord
111	Wilhelmshaven – Wiesmoor	Sande – Friedeburg	LK Friesland
480	Jever – Aurich	Wittmund	Städteachse Nord-Ost (LK Aurich)

Nebenlinien (BE 2)			
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Verlauf über	Bündel / Zuständigkeit
340	Esens – Wittmund	Stedesdorf – Burhafe	Wittmund Süd
342	Ardorf – Eggelingen	Willen – Wittmund	Wittmund Süd
345	Esens – Ardorf/Wittmund	Dunum – Burhafe	Wittmund Süd
363 (K2)	Esens – Neuharlingersiel	Werdum – Altharlingersiel	Wittmund Nord
378	Esens – Aurich	Tannenhausen – Westerholt	Wittmund Nord
211	Jever – Harlesiel	Carolinensiel	LK Friesland
490	Aurich – Esens	Tannenhausen – Blomberg	Städteachse Nord-Ost (LK Aurich)
Ergänzungsnetz (BE 3)			
331	Friedeburg – Horsten	Etzel	Wittmund Süd
332	Bentstreek – Friedeburg	Marx	Wittmund Süd
333	Friedeburg – Wiesmoor	Wiesede	Wittmund Süd
334	Adorf – Friedeburg	Wiesedermeer	Wittmund Süd
335	Friedeburg – Reepsholt	Wiesedermeer – Hesel – Dose	Wittmund Süd
336	Wiesede – Leerhafe	Wiesedermeer	Wittmund Süd
337	Ardorf – Leerhafe	Hovel – Farlage	Wittmund Süd
346	Wittmund – Westerholt	Eversmeer – Blomberg – Neuschoo – Eversmeer	Wittmund Süd
347	Berdum – Wittmund	Funnix – Burhafe	Wittmund Süd
348	Asel – Leerhafe	Wittmund	Wittmund Süd
360S	Schnellbusergänzung zur 360 an bestimmten Tagen der Saison		Wittmund Nord
361	Esens – Norden	Dornum – Neßmersiel – Dornumersiel	Wittmund Nord
362	Westerholt/Esens – Uppum	Damsum	Wittmund Nord
364	Roggenstede – Westerholt	Dornumersiel – Dornum	Wittmund Nord
365	Blomberg – Esens	Moorweg – Dunum	Wittmund Nord
368	Dornum – Esens	Dornumersiel	Wittmund Nord
379	Blomberg – Westerholt	Willmsfeld	Wittmund Nord
218	Friedeburg – Jever	Schortens	LK Friesland
241	Jever – Rispel	Clevers	LK Friesland
264	Marx – Zetel	Friedeburg – Horsten	LK Friesland
265	Jever – Varel	Schortens – Zetel – Bockhorn	LK Friesland
313	Jever/Asel – Esens	Wittmund – Burhafe	LK Friesland

Tabelle 11: Bedienungsebenen im Landkreis Wittmund

Die Linien 360 und 363 werden, unter anderem aufgrund der touristischen Bedeutung, in allen Medien als Küstenbus (K-Linien) aufgeführt, die beiden Liniennummern sind Konzessionsnummern.

Für die Hauptlinien ist ein integraler Taktfahrplan einzurichten. In diesem Hauptliniennetz sind die Anliegen der Schülerbeförderung, Pendlerbeziehungen sowie Umsteigebeziehungen in den definierten Taktknoten und zum SPNV zwingend zu berücksichtigen.

Bedienstandards und Betriebszeiten

Folgende Verkehrszeiten gelten im Landkreis Wittmund. Diese unterscheiden sich je nach Wochentag. Je nach Linienkategorie werden Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit gemacht:

		Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
		Betriebszeit	Bedienungshäufigkeit	Betriebszeit	Bedienungshäufigkeit	Betriebszeit	Bedienungshäufigkeit
Hauptlinien	311	6-22 Uhr	60-Minuten-Takt	6-22 Uhr	60-Minuten-Takt	6-22 Uhr	120-Minuten-Takt
	343						60-Minuten-Takt
	360						
	480						
Nebenlinien	111 ³	6-20 Uhr	60-Minuten-Takt	8-15 Uhr	120-Minuten-Takt	10-15 Uhr	120-Minuten-Takt
	340	6-22 Uhr	120-Minuten-Takt	7-22 Uhr		7-22 Uhr	
	342						
	345						
	363						
	378						
	490						
Ergänzungslinien (übrige Liniennummern)	nach Bedarf, vorrangig Schülerverkehr						

Tabelle 12: Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Auf einzelnen Linien können die Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten abweichen, die dargestellten Standards sind Mindestvorgaben. Auf den Küstenbuslinien 360 (K 1) und 363 (K 2) wird angestrebt, das Angebot in der touristischen Saison zu verdichten. Diese Festlegung findet in den Ausschreibungen der jeweiligen Verkehrsleistung statt. Geringfügige Ausnahmen von den Mindestvorgaben sind in Einzelfällen möglich (z. B. letzter Schultag im Schuljahr, Weihnachten).

Die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit sollen bestmöglich im reinen Takt umgesetzt werden, allerdings sind Ausnahmen im Sinne des Fahrgastes zulässig (beispielsweise optimierte Schülerkurse).

³ Aufgabenträgerschaft Landkreis Friesland

Für die Ergänzungslinien werden ausschließlich Vorgaben die im Folgenden aufgeführten Vorgaben für den Schülerverkehr festgelegt.

Schülerverkehr

Die Anbindung der Schulstandorte aus den festgelegten Einzugsbereichen durch Linienfahrten des ÖPNV ist uneingeschränkt sicherzustellen. Die An- und Abfahrten zu den Schulstandorten sollten in das Zielnetz 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 vorgeschriebenen Gesamtkapazität (Sitz- und Stehplätze) nur bis maximal 80 Prozent ausgelastet werden.

Dabei sind folgende Rahmenvorgaben beim Schülerverkehr zu beachten:

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

Die maximale Beförderungszeit ab dem ersten Einstieg darf 45 Minuten (Grundschulen/Primarbereich) bzw. 60 Minuten (weiterführende Schulen) nicht übersteigen.

Die vorgeschriebenen Gesamtkapazität (Sitz- und Stehplätze) soll nur bis maximal 80 Prozent ausgelastet werden.

6.4 Ziele Tarif

Der Tarif soll in Einklang mit den Maßnahmen der VEJ und in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in Kooperation mit den benachbarten Verkehrsräumen weiterentwickelt werden. Ziel ist es, die Verständlichkeit des Tarifsystems zu erhöhen und so zusätzliche Fahrgäste gewinnen zu können. Eine Integration des SPNV in den VEJ-Tarif ist wünschenswert.

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

Das in den Landkreisen Aurich und Leer bestehende Angebot der Mehrfahrtenkarten (5er-Tickets) soll auf den Landkreis Wittmund ausgeweitet werden.

Die Altersgrenze für ermäßigte Fahrpreise für Kinder soll im VEJ-Verbundgebiet vereinheitlicht werden und gemäß der Empfehlung des VDV (Schrift 950) auf 6 bis 14 Jahre festgesetzt. Kinder unter 6 Jahren sollen in Begleitung eines Erwachsenen unentgeltlich befördert.

6.5 Ziele Infrastruktur

Haltestellen

Barrierefreiheit ist für die selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen essenziell. Dabei kommt eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV nicht nur Menschen mit Behinderung zugute, sondern beispielsweise auch älteren Menschen, Menschen mit Kinderwagen oder großem Gepäck sowie temporär mobilitätseingeschränkten Menschen. Barrierefreiheit muss in den Bereichen Fahrzeug, Haltestelle, Fahrgastinformation sowie Betrieb und Unterhaltung berücksichtigt werden.

Der Landkreis Wittmund strebt die vom Gesetzgeber geforderte Umsetzung der Barrierefreiheit an. Zuständig dafür sind die Straßenbaulastträger, in den meisten Fällen die Städte und Gemeinden, auf deren Gebiet die jeweilige Haltestelle liegt. Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen war ein vollständiger barrierefreier Ausbau von Haltestellen bis Januar 2022 nicht umsetzbar. Die Forderung nach einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bedarf zusätzlicher Finanzmittel in erheblichem Umfang. Das Ziel ist, ein Maßnahmenprogramm zu schaffen, wie mit den vorhandenen finanziellen Möglichkeiten ein 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 mit allen Haltestellen im Landkreis Wittmund definiert, die prioritär umzurüsten bzw. nachzurüsten sind. Insgesamt werden vier Prioritätsstufen unterschieden, wobei Stufe 1 die höchste Priorisierung darstellt.

Priorität 1:

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

Priorität 2:

- Ausbau von Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
- Ausbau von Haltestellen auf definiertem Hauptliniennetz
- Ausbau aller übrigen Haltestellen, die nicht der Priorität 1,3 oder 4 zuzuordnen sind

Priorität 3:

- Vorhandene Haltestellen, die nicht barrierefrei zugänglich sind (z.B. ohne vorhandenen befestigten Gehweg), müssen nicht ausgebaut werden, sofern kein nachweislicher Bedarf besteht und keine für mobilitätseingeschränkte Personen relevante Einrichtungen in der Nähe sind

Priorität 4:

- Darstellung aller bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen oder bereits geplanten Ausbauten

Der Ausbau der Haltestellen soll nach dem einheitlichen Standard für das gesamte Verkehrsgebiet der VEJ erfolgen (siehe Kapitel 3.2.5)

Das Vorhandensein einer barrierefreien Haltestelle ist in den Fahrplantabellen 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 100.000 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. Eine entsprechende Antragsstellung beim Landkreis Wittmund zum barrierefreien Ausbau hat dazu bis zum Ende des 1. Quartal des Vorjahres zu erfolgen.

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. Auch hier hat ein entsprechender Antrag bis zum Ende des 1. Quartal des Vorjahres beim Landkreis Wittmund zu erfolgen.

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 7 zu entnehmen.

Fahrzeuge

Auch Fahrzeuge müssen gewisse Anforderungen erfüllen, um die barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu garantieren. Der ausschließliche Einsatz von Low-Entry- oder Niederflurfahrzeugen wird angestrebt, in neu ausgeschriebenen Linienbündeln sind ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Barrierefreie Fahrzeuge müssen neben einem höhengleichen Zustieg folgende Eigenschaften aufweisen:

- ausreichend große Sondernutzungsfläche für Rollstuhlnutzer, Personen mit Kinderwagen oder Rollator, die über eine Rampe zugänglich ist
- ausreichende Anzahl Haltewunschtaster
- kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnenraums (insbesondere sicherheitsrelevante Elemente wie Haltegriffe und -stangen sowie Türen und Bodenschwellen sowie Sitzflächen)
- optische und akustische Information über die nachfolgenden Haltestellen

Auf Linien der BE 3 sind nicht-barrierefreie Fahrzeuge zulässig, sofern die Fahrten überwiegend der Schülerbeförderung dienen und kein gesicherter Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Personen besteht. Auch für Kleinbusse, welche auf Linien mit geringer Nachfrage zum Einsatz kommen, sind die oben genannten Ausstattungsmerkmale nicht verpflichtend.

Neben der Sicherstellung der Anforderungen zur Barrierefreiheit sowie der gesetzlichen Vorgaben sind in Abhängigkeit von der Bedienebene, auf der das Fahrzeug eingesetzt wird, bestimmte Ausstattungsmerkmale zu erfüllen. Standards zur Fahrzeugausstattung, welche für alle Fahrzeuge in der VEJ-Region gelten, sind in Kapitel 3.2.4 aufgeführt. Zusätzlich sind für Fahrzeuge, welche auf Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Wittmund verkehren, folgende Mindestausstattungen sicherzustellen:

Fahrzeugstandards Haupt- und Nebenlinien (BE 1 und 2):

- Klimatisierung im Fahrgastraum auch in BE 2
- Höchstalter Fahrzeug 10 Jahre (Durchschnittsalter Flotte max. 8 Jahre)
- Ausstattung mit WLAN für Fahrgäste in BE 1
- USB-Ladebuchsen (5 je Solobus, 8 je Gelenkbus) bei Neufahrzeugen
- Überlandbestuhlung auch in BE 2

Fahrzeugstandards Ergänzungslinien (BE 3):

- Klimatisierung im Fahrgastraum
- Höchstalter Fahrzeug 10 Jahre (Durchschnittsalter Flotte max. 8 Jahre)
- Bordrechner zur Übermittlung von Echtzeitdaten

Auf allen Linien sind mittelfristig schadstoffarme Fahrzeuge einzusetzen.

Auf touristisch relevanten Linien ist neben der Beförderung von Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen auch die Fahrradmitnahme sicherzustellen. Für die Handhabung und Organisation (z. B. telefonische Voranmeldung) sind die Verkehrsunternehmen zuständig.

6.6 Ziele Fahrgastinformation und Marketing

Durch die Verbreitung von Smartphones und der damit verbundenen Möglichkeit, Informationen stetig über das Internet abrufen zu können, ist die Erwartung nach aktuellen Auskünften gestiegen. Insbesondere im Störfall oder bei Verspätungen sind aktuelle Informationen wichtig. Durch Echtzeitdaten wird Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, sich auf Änderungen einzustellen und Alternativen zu suchen. Ziel ist es, flächendeckend und stetig Echtzeitinformationen abrufbar zu machen.

Der Landkreis Wittmund fördert die Ausstattung von Bussen mit Systemen zur Echtzeitdatenübermittlung und beteiligt sich an den laufenden Kosten zur Einbindung der Daten in die Datendrehscheibe Niedersachsen. Mit der Einführung von Echtzeitdaten sind auch die Voraussetzungen für dynamische Fahrgastinformationsanzeiger geschaffen. Diese sollen an ausgewählten Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und wichtigen Knotenpunkten aufgestellt werden.

Der Landkreis Wittmund beteiligt sich über die Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ) an den Kosten zur Nutzung der FahrPlaner App des VBN (Niedersachsen App).

Für die Wahrnehmung des ÖPNV als attraktive Alternative zum privaten Pkw ist die Vermarktung ebenso wichtig wie ein gutes Angebot. Die Mobilitätszentralen tragen deutlich zur Wahrnehmung des ÖPNV im VEJ bei und sind zentrale Anlaufstelle bei Fragen. Der Landkreis Wittmund beteiligt sich aktuell an den Kosten der Mobilitätszentrale in Jever. Perspektivisch soll in Wittmund eine weitere Mobilitätszentrale entstehen. Die Mobilitätszentralen sollen künftig institutionell und personell bei der VEJ-Region angesiedelt werden (vgl. Kapitel 3.2.6).

6.7 Ziele SPNV

Der Landkreis Wittmund ist als Aufgabenträger des ÖPNV nicht für die Ausgestaltung des SPNV zuständig, setzt sich jedoch im Sinne eines gut ausgebauten Gesamtsystems für den Ausbau des Schienenverkehrsangebotes ein. Dafür sind aus Sicht des Landkreises folgende Modernisierungsmaßnahmen auf der Strecke Esens – Sande notwendig:

- 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 Asel, Stedesdorf und Bliersum als Bedarfshaltestellen
- Optimierung und Verbesserung des Fahrplans (z. B. Anpassung der Taktfrequenz an den Betrieb der RE 18)

Zudem spricht sich der Landkreis Wittmund für die Reaktivierung der Strecken Esens – Bengersiel sowie Esens – Dornum – Norden aus.

Der Landkreis Wittmund verfolgt das Ziel, umsteigefreie Verbindungen in/aus Richtung Oldenburg und darüber hinaus nach Bremen/Hannover zur RB 59 zu schaffen. Bereits ab Fahrplanwechsel 2025/26 soll laut SPNV-Konzept 2030+ der LNVG der RE 1 nach einer Flügelung in Oldenburg im zweistündigen Takt nach Wilhelmshaven fahren. Dabei war vorgesehen, Fahrten der RE 18 zu ersetzen, um einen durchgehenden Stundentakt zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg sicherzustellen und gleichzeitig umsteigefreie Verbindungen nach Osnabrück und Bremen zu schaffen. Von der Umsetzung dieses Vorhabens würde auch der Landkreis Wittmund profitieren. Mit nur einem Umstieg in Sande sind dann die Landeshauptstadt Hannover sowie weiterführende Fernverkehrsan-schüsse in Oldenburg, Bremen und Hannover erreichbar.

Für die zwischen Wilhelmshaven und Osnabrück verkehrenden Züge des RE 18 wäre eine Flügelung in Sande wünschenswert. Dazu sind signaltechnische Änderungen im Bahnhof Sande sowie Fahr-zeitoptimierungen notwendig.

Der Landkreis Wittmund setzt sich zudem für die Wiederaufnahme des Fernverkehrs auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven ein. Die Anbindung an den Fernverkehr würde sich dadurch enorm verbessern.

Zudem befürwortet der Landkreis die Ziele der LNVG bis 2027 nur noch Fahrzeuge mit Antrieben zu betreiben, die kein CO₂ ausstoßen. Der Betrieb von batterieelektrischen Zügen auf der RB 59 unterstützt die klimapolitischen Zielsetzungen des Landkreises.

7 Maßnahmenkonzeption

Nachfolgend werden die Maßnahmen zur Erreichung der in Kapitel 6 formulierten Ziele zusammengefasst, die im Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen, sowie eine Priorität festgelegt. Aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen und nicht absehbarer Entwicklung können weitere Maßnahmen erforderlich werden.

Nr.	Maßnahme	Priorität	finanzieller Aufwand	Zuständigkeit
1	Fortwährender barrierefreier Ausbau der Haltestellen	1	hoch	Kommunen als Baulastträger
2	Herstellung der Mindestbedienstandards auf den Haupt- und Nebenlinien	1	hoch	Landkreis Wittmund, Verkehrsunternehmen
3	Herstellung eines integralen Taktfahrplans für die Linien des Hauptnetzes	2	mäßig	Landkreis Wittmund, Verkehrsunternehmen
4	Integration des Schülerverkehrs in den vertakteten Linienverkehr unter Einhaltung der Vorgaben zum Schülerverkehr	2	gering	Landkreis Wittmund
5	Sicherstellung der Erreichbarkeit von zentralen Orten aus allen Bereichen des Landkreises mit mindestens 4 Fahrtmöglichkeiten pro Tag	1	mäßig	Landkreis Wittmund, Verkehrsunternehmen
6	Weiterentwicklung des Tarifsystems - Ausweitung der Mehrfahrtenkarten der Landkreise Aurich und Leer auf den Landkreis Wittmund - Anpassung der Altersgrenze für Ermäßigungen - Ausgabe unternehmensneutraler Zeitkarten	2	gering	Landkreis Wittmund, Verkehrsunternehmen
7	Umsetzung der Ausstattungsstandards für Fahrzeuge der BE 1 und 2	2	mäßig	Verkehrsunternehmen
8	Steigerung des Anteils barrierefreier und emissionsarmer Fahrzeuge	2	hoch	Verkehrsunternehmen
9	Flächendeckende Ausstattung mit Echtzeitsinformationssystemen, Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen an wichtigen Haltestellen	2	hoch	Landkreis Wittmund, Verkehrsunternehmen
10	Erstellung eines Konzeptes zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Landkreis Wittmund	2	gering	Landkreis Wittmund

Tabelle 13: Maßnahmenkatalog

8 Anlagen

Anlage 1: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

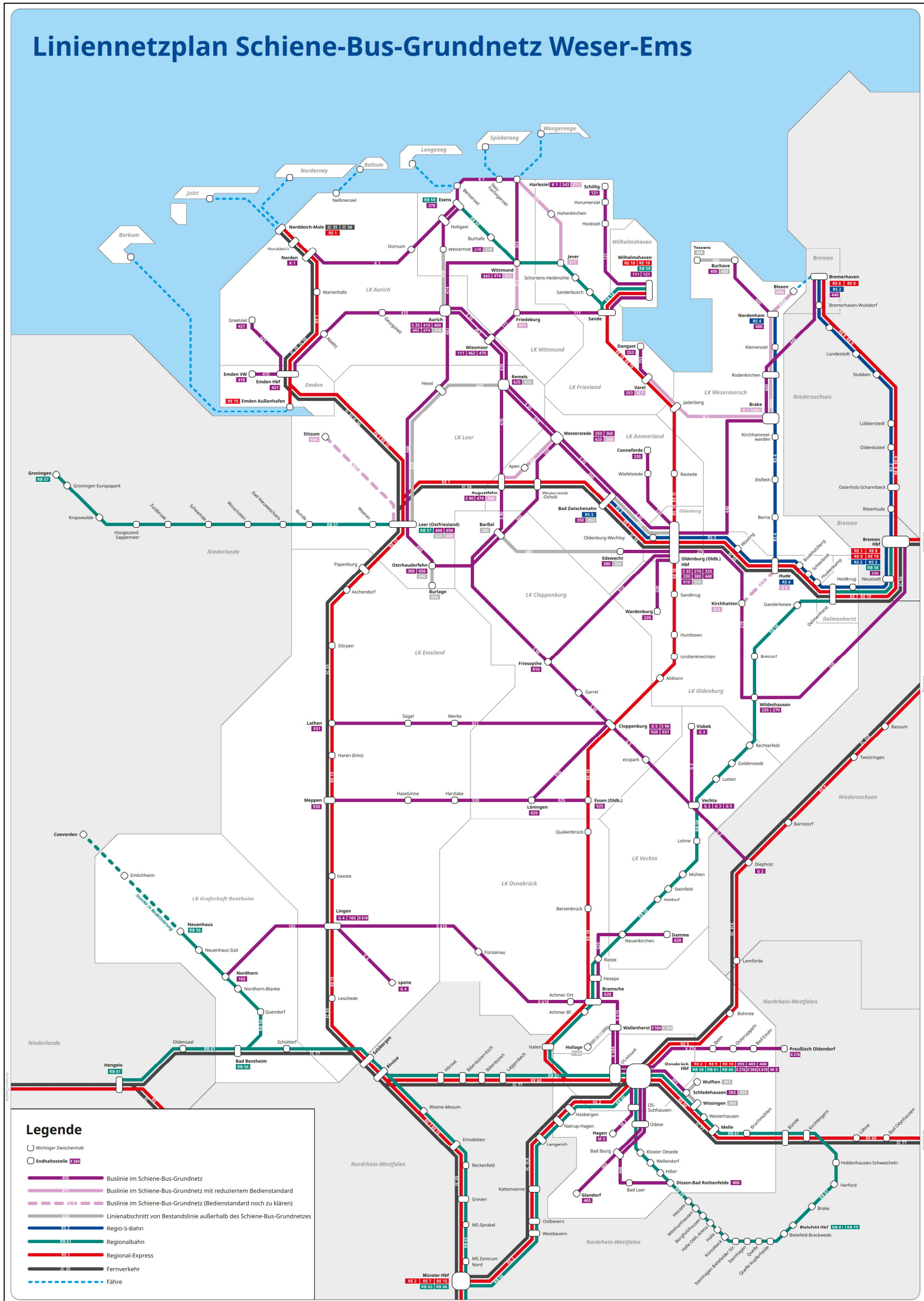


Abbildung 14: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

Anlage 2: Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen



**Konzept zur Gestaltung
bestehender und neuer Haltestellen**

Stand: Dezember 2017



Dieses Handbuch dient als Handlungsleitfaden zur Planung für die Neu- und Umgestaltung von Bushaltestellen im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade. Neben den Designrichtlinien und Standards enthält es auch Informationen über die Zuständigkeiten.

Ein wichtiges Kriterium für einen attraktiven ÖPNV ist ein einheitliches Erscheinungsbild. Um die Haltestellen im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade (VEJ) aufzuwerten, soll dieses gemeinsame Haltestellenkonzept umgesetzt werden.

Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Schulstraße 7
26441 Jever
Tel.: 04461/919-1800
E-Mail: vej@landkreis-friesland.de

Verkehrsverbund Ems-Jade

Norderstraße 32
26603 Aurich
Tel.: 04941/93377
E-Mail: info@vej-bus.de

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung	4
2. Ausgangslage	4
3. Anforderungskatalog für Haltestellen	5
Anordnung und Gestaltung	5
Wartehallen	6
Beleuchtung	6
Sitzplätze	6
Fahrradabstellanlagen	7
4. Haltestellenkategorisierung	7
5. Musterhaltestelle VEJ	9
6. Fahrgastinformationen an Haltestellen	10
7. Haltestellenschilder	11
8. Aushangfahrpläne	12
9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit	13

1. Zielsetzung

Das Ziel dieses Konzeptes ist es, Handlungsempfehlungen zur Ausstattung der Haltestellen im strassengebundenen ÖPNV für den Verkehrsverbund Ems-Jade zu geben, welches die unterschiedlichen Interessen berücksichtigt und die Haltestellenqualität im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade weiter verbessert. Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten kann dies nur schrittweise umgesetzt werden. Aus diesem Grund findet das Konzept im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d. h. bei Neu- und Umgestaltungen von Haltestellen Anwendung.

Als wesentliche Ziele gelten:

- Zufriedene Kundinnen und Kunden
- Barrierefreiheit
- Vereinfachte Möglichkeiten zur Orientierung, v.a. für Gelegenheitsfahrer
- Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes

2. Ausgangslage

Haltestellen sind ein wichtiger Baustein im ÖPNV-Angebot. Die Haltestellen übernehmen die Funktion eines Bindegliedes zwischen Fahrgästen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei gilt, dass nicht nur das räumliche und zeitliche Fahrtenangebot die Entscheidung des Fahrgastes für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bestimmt, sondern dass auch saubere und attraktiv gestaltete Haltestellen mit leicht lesbaren Informationen für die Wahl des ÖPNV von Bedeutung sind. Die Haltestellen haben in diesem Zusammenhang die Funktion einer Visitenkarte des ÖPNV, die auch dann einen Eindruck von dem ÖPNV-Angebot vermitteln, wenn sie nicht von Fahrzeugen bedient werden – z.B. während der Wartezeiten der Fahrgäste.

Nach der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) §32 Abs. 1 sind die im Fahrplan genehmigten Haltestellen durch das Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) kenntlich zu machen.

Während die Genehmigungsbehörde über den grundsätzlichen Standort entscheidet, setzt die Straßenverkehrsbehörde fest, an welcher konkreten Stelle das Haltestellenzeichen angebracht wird.

Der Unternehmer ist per Gesetz verpflichtet, die Haltestelle mit einem Haltestellenmast zu kennzeichnen und für folgende Ausstattungselemente der Haltestellen Sorge zu tragen:

- ✓ Fahrplan - mindestens mit Angabe der Abfahrtzeiten (PBefG §40 Abs. 4)
- ✓ Liniennummer und Name des Unternehmers, bzw. bei Gemeinschaften deren Bezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ✓ Im Orts- und Nachbarortslinienverkehr die Haltestellenbezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ✓ An verkehrsreichen Haltestellen im Ortslinienverkehr ein Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (BOKraft §32 Abs. 1)

Alle weiteren Haltestellenausstattungs-elemente fallen in den Zuständigkeitsbereich der Gebietskörperschaft. Durch Inkrafttreten des novellierten PBefG zum 01.01.2013 wird eine komplette Barrierefreiheit im ÖPNV gefordert, die bis 2022 herzustellen ist (PBefG §8 Abs. 3). Es besteht die Möglichkeit, dass hierzu begründende Ausnahmeregelungen in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger getroffen werden können.

3. Anforderungskatalog für Haltestellen

Unabhängig vom Haltestellentyp ist der Standort der Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Straßenraum mit dem Zeichen 224 StVO zu kennzeichnen. Das Haltestellenzeichen ist auf einem quer zur Fahrtrichtung angeordneten Schild anzubringen. Die Haltestelle ist mit dem Haltestellennamen zu bezeichnen. An jeder Haltestelle sind darüber hinaus die Liniennummern und das Logo des VEJ anzubringen. Soweit eine Wartehalle vorhanden ist, kann die Haltestellenkennzeichnung direkt an der Wartehalle erfolgen, die Abstimmung darüber erfolgt zwischen dem Aufgabenträger und dem/n Verkehrsunternehmen.

Neben den gesetzlichen Bestimmungen gibt es weitere Anforderungen, die erfüllt werden sollten.

Sicherheit

- Glaskonstruktion mit Sicherheitsglas
- kontrastreiche Gestaltung von Einbauten und Ausstattungen (Pfosten, Masten)
- gut einsehbar von innen und außen
- ausreichende Beleuchtung innen und außen
- rutschfester Boden
- einfache Straßenquerung in der Nähe der Haltestelle

Ausstattung/Komfort

- Sitzgelegenheiten
- ausreichender Platz für Kinderwagen und Gepäckstücke
- wetterfeste Wartemöglichkeiten mit ausreichenden Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer
- Barrierefreiheit
- Fahrradabstellanlagen
- Aushangkästen/-vitrinen

Anordnung und Gestaltung

- Haltestellen müssen leicht und sicher erreichbar sein, dazu gehören vom Fahrweg getrennte und ausreichend breite Gehwege. Unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden und ausreichende Beleuchtung gewährleisten soziale Sicherheit. Bei der Planung ist die vollständige Barrierefreiheit zu berücksichtigen, sofern der Nahverkehrsplan keine Ausnahme regelt.

- Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg sowie eine sichtbare Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsanlagen sind Haltestellen mit einer befestigten Wartefläche auszustatten. Die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Ein- und Ausstieg und Haltestellenplattform soll minimiert werden.
- Bushaltestellen sind soweit möglich in Seitenlage am Fahrbahnrand anzuordnen. Dies dient der Beschleunigung des Busverkehrs, der Sicherheit beim Abfahren und der Sicherheit der Fahrgäste. In Fällen, in denen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (Anschlussherstellung) dies erfordern, können Haltestellen in Seitenlage als Busbuchten ausgebildet werden. Soweit die verkehrlichen Voraussetzungen (Parkstreifen, Radfahrstreifen o.ä.) gegeben sind, sollen Haltestellen am vorgezogenen Fahrbahnrand (Haltestellenkap) angeordnet werden.
- Um Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und dem Fahrradverkehr zu verhindern, sollte bei Fahrradwegen auf eine Führung der Fahrradfahrer zwischen Fahrzeug und Wartehalle verzichtet werden.
- Es ist darauf zu achten, dass Haltestellen gut sichtbar im Straßenraum angeordnet sind.
- Es ist auf die einheitliche Haltestellenbezeichnung zu achten. An Haltestellen, an denen mehrere Bezeichnungen verwendet werden, sind diese zu vereinheitlichen. Ziel ist insgesamt die Benennung von Haltestellen nach Straßennamen oder zentralen Orten.

Wartehallen

Fahrgastunterstände sind möglichst an allen Haltestellen mit täglich durchschnittlich mehr als 10 Einsteigern 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, sollen Fahrgastunterstände durchsichtig und beleuchtet gestaltet werden.

Beleuchtung

An allen Haltestellen soll eine Ausleuchtung des Haltestellenbereichs gegeben sein, so dass sie von den Fahrgästen als sicher empfunden werden. Sofern die verkehrlichen und betrieblichen Belange es erlauben, soll der Standort der Haltestelle auf die Straßenbeleuchtung ausgerichtet werden. Darüber hinaus sollte eine für den Straßenverkehr blendfreie Eigenbeleuchtung vorgesehen werden. Der Haltestellename sollte dabei ebenfalls beleuchtet sein. Dies dient sowohl der besseren Orientierung der Fahrgäste als auch der verbesserten Präsenz des ÖPNV im allgemeinen Straßenbild.

Sitzplätze

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 und vandalismussicher sind. An den Haltestellen sollen in der Regel Abfallbehälter vorhanden sein.

Fahrradabstellanlagen

Die Einzugsradien vieler Haltestellen in der VEJ-Region stellen sich so dar, dass diese oftmals nicht fußläufig erreichbar sind. Daher stellen Fahrräder eine wichtige Zubringerfunktion zum ÖPNV dar.

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, welche Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen und an den Rädern zu befestigen) ermöglichen. Darüber hinaus sollte ein Wetterschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.

Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen muss sich v.a. an der Lage der Haltestelle, dem Fahrgastaufkommen, dem Anteil des Schülerverkehrs am Fahrgastaufkommen und dem Zubringerverkehr orientieren. Abstellanlagen sind in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle oder zum Haltestellenzugang anzuordnen. An touristisch genutzten Orten können abschließbare Fahrradboxen über den ÖPNV hinaus gut genutzt werden.

4. Haltestellenkategorisierung

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:

1. Mindestausstattung: Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung
2. Standardausstattung: Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
3. 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 (mind. Din-A3, max. 3 Spalten) (siehe auch Anlage 10 des Vertrags)
befestigte Aufstellfläche	

Kategorie 2 – Standardausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (mind. Din-A3, max. 3 Spalten) (siehe auch Anlage 10 des Vertrags)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Abfallbehälter
bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan	

Kategorie 3 – Maximalausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (mind. Din-A3, max. 3 Spalten) (siehe auch Anlage 10 des Vertrags)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Abfallbehälter
Umgebungsplan	Fahrgastinformationssystem
Überdachung für Fahrradabstellanlagen	Info-Vitrine
Stadtplan	

5. Musterhaltestelle VEJ

Um in der Region eine möglichst einheitliche Ausstattung zu erreichen, wurden für eine ‚VEJ – Musterhaltestelle‘ folgende Kriterien festgelegt:

Musterhaltestelle VEJ (Wartehalle)

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 • mit rechteckige Glasflächen • mit Rundumwetterschutz (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.u.);
Glas :	<ul style="list-style-type: none"> • Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm • eingebrannte Sichtzeichen nach kommunaler Vorgabe bzw. VEJ

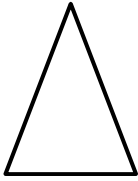
Abweichungen sind nur im Zusammenhang mit besonderen örtlichen Gegebenheiten und nach vorheriger Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV zulässig.

6. Fahrgastinformationen an Haltestellen

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

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

	Ortskenntnis	Systemkenntnis	Informationsbedürfnis
Berufspendler/Schüler	+	+	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="margin-right: 10px;">klein</div>  </div>
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrzweck (z.B. Ausflug)	-/o	+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	
			groß

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

3. Umgebungsinformationen:

- optional Ortsplan der Gemeinde/Stadt
- optional Umgebungsplan Haltestelle
- optional weitere Informationen

8. Aushangfahrpläne (siehe auch Anlage 10)

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 sollten so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt des VEJ in der Öffentlichkeit.
- 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.
- Die Aktualisierung aller Fahrpläne muss mindestens einmal jährlich stattfinden. Darüber hinaus müssen selbstverständlich bei Fahrplanänderungen die Aushangfahrpläne an den betroffenen Haltestellen ausgetauscht werden.
- An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen (s. Haltestellenkategorisierung).
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen.
- Der Zugang zu den Aushangvitruinen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitruinen mit Imbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG enthält neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen (§8 Abs. 3). Ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von speziellen Bedürfnissen oder einer möglichen temporären oder dauerhaften Behinderung. Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck werden ebenso profitieren wie ältere und kranke Menschen mit Gehhilfen.

Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern und den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen.

Es werden von der Verkehrsregion und dem Verkehrsverbund Ems-Jade folgende Mindestanforderungen an die Haltestellen zur Herstellung von Barrierefreiheit 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 4-6 %• Mindestbreite 1,20 m• Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	<ul style="list-style-type: none">• Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen. Schriftgröße mindestens 0,2 cm, besser 0,3 cm
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 im Haltestellenbereich mindestens 1,50 m• Warteflächenpflasterung in farbllichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	<ul style="list-style-type: none">• Niederflurgeeigneter Hochbord, 16 bis 20 cm• Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none">• Einbau eines Blindenleitsystems mit Auffindestreifen gemäß DIN 32984

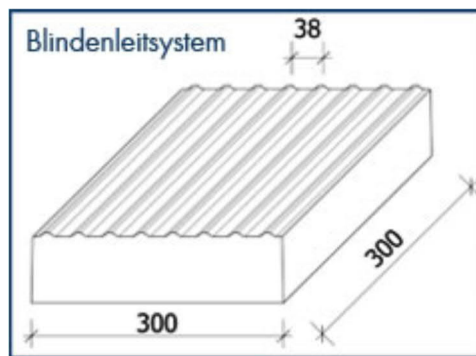
	<ul style="list-style-type: none"> • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm - Abstand des Einstiegsfeldes zur Fahrbahnkante 30cm • Einstiegsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, mindestens 90 cm x 120 cm • Rippenverlauf des Leitstreifens und des Einstiegsfeldes parallel zur Fahrbahn • Niveauunterschied zwischen Rippenberg und Rippental ca. 4-5 mm • Rippenabstand 30-50 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, Seitenwände sollten bis auf Bodenniveau herunterreichen bzw. einen max. Abstand von 15cm zum Boden aufweisen • Transparenz der Außenwände • Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:

Bodenindikator für Blindenleitsysteme

In Deutschland wurde ursprünglich die „10-mm-Struktur“ favorisiert, diese schnitt beim Test durch Blinde schlecht ab. Rillenplatten mit breiten Abständen von Rippe zu Rippe lassen sich nicht nur mit Blindenstöcken „Rollstöcken“ gut ertasten. Der Blindenverband Niedersachsen empfiehlt Rillenplatten mit Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 mm (s. Abbildung). Es ist darauf zu achten, dass nur Bodenindikatoren eingesetzt werden, die den Vorgaben der DIN 32984 entsprechen.

Abweichungen von den Mindestanforderungen für die Barrierefreiheit sind nur in Einzelfällen und in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten oder –beirat möglich.



Anlage 3: Anzahl der Schülerinnen und Schüler je Schule

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
Finkenburgschule	Grundschule	Gesamt	450
		Wittmund	377
		Willen	73
Leerhufe-Adorf	Grundschule	Gesamt	157
		Leerhufe	102
		Adorf	55
Burhufe	Grundschule	Burhufe	94
Carolinensiel	Grundschule	Carolinensiel	58
Esens - Nord	Grundschule	Gesamt	318
		Esens	252
		Werdum	66
Esens – Süd	Grundschule	Gesamt	204
		Dunum	60
		Holtgast	75
		Stedesdorf	66
Friedeburg	Grundschule	Gesamt	265
		Wiesede	191
		Marx	74
Horsten	Grundschule	Horsten	125
Reepsholt	Grundschule	Reepsholt	75
Blomberg-Neuschoo	Grundschule	Gesamt	138
		Blomberg	81
		Neuschoo	57
Utarp-Ochtersum	Grundschule	Gesamt	76
		Utarp	49
		Ochtersum	27
Westerholt	Grundschule	Gesamt	171
		Westerholt	97
		Wilmsfeld	74
Inselschule Langeoog	Grundschule	Langeoog	41
Inselschule Spiekeroog	Grundschule	Spiekeroog	20

Tabelle 14: Grundschulen im Landkreis Wittmund

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
Christian-Wilhelm-Schneider-Schule Esens	Förderschule	Esens	66
Schule an der Lessingstraße Wittmund	Förderschule	Wittmund	81
Herbert-Jander-Schule Esens	Hauptschule	Esens	214
Carl-Gittermann-Realschule Esens	Realschule	Esens	386
Schule „Altes Amt Friedeburg“	Haupt- und Realschule	Friedeburg	430
David-Fabricius-Ganztagsschule Westerholt	Oberschule	Westerholt	245
Alexander-von-HumboldtSchule Wittmund	Gesamtschule	Wittmund	1.287
Niedersächsisches Internatsgymnasium Esens	Gymnasium	Esens	898
Herman-Lietz-Schule Spiekeroog	Gymnasium	Spiekeroog	97
Berufsbildende Schule Wittmund	Berufsschule	Gesamt	1346
		Wittmund	1121
		Esens	225
Inselschule Langeoog	Haupt-, Real und Förderschule	Langeoog	55
Inselschule Spiekeroog	Oberschule	Spiekeroog	17

Tabelle 15: Weiterführende Schulen im Landkreis Wittmund

Anlage 4: Verkehrsangebot je Linie und Verkehrstag

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
111 ⁴	Wiesmoor – Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
211 ⁴	Jever – Carolinensiel – Harlesiel	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
218 ⁴	Friedeburg – Schortens – Jever	Schulverkehr (8 bzw. 9 Fahrten)	---	---
241 ⁴	Jever – Cleverns – Rispel	Schulverkehr	---	---
256 ⁴	Zetel – Varel – Bockhorn – Zetel	Schulverkehr (1 bzw. 5 Fahrten)	---	---
264 ⁴	Marx – Friedeburg – Horsten – Zetel	Schulverkehr (6 bzw. 8 Fahrten)	---	---
265 ⁴	Jever – Schortens – Horsten – Zetel – Neuenburg – Bockhorn – Varel	Schulverkehr (12 Fahrten)	---	---
311	Wittmund – Friedeburg – Horsten	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
312	Esens – Dornum – Norden (Linie entfällt zum 15.09.2026)	Schulverkehr (3 Fahrten)	---	---
313 ⁴	(Jever) – Asel – Wittmund – Burhufe – Esens	Schulverkehr (10 Fahrtenpaare)	---	---
314	Westerholt – Dornum – Neßmersiel (Linie entfällt zum 15.09.2026)	Schulverkehr (7 bzw. 10 Fahrten)	---	---
331	Friedeburg – Etzel – Horsten	Schulverkehr	---	---
332	Friedeburg – Marx – Bentstreek	Schulverkehr (4 bzw. 5 Fahrten)	---	---
333	Friedeburg – Wiesmoor	Schulverkehr	---	---
334	Friedeburg – Wiesedermeer – Ardorf	Schulverkehr (9 bzw. 6 Fahrten)	---	---
335	Friedeburg – Wiesedermeer – Hesel - Dose – Reepsholt	Schulverkehr (3 bzw. 4 Fahrten)	---	---
336	Friedeburg – Wiesedermeer – Hesel - Dose – Reepsholt	Schulverkehr (3 Fahrtenpaare)	---	---
337	Ardorf - Leerhufe	Schulverkehr (1 bzw. 3 Fahrten)	---	---

⁴ Zuständigkeit Landkreis Friesland

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
340	Esens – Stedesdorf – Burhufe - Witt- mund	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
342	Eggelingen - Wittmund – Ardorf	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
343	Wittmund – Berdum – Carolinensiel – Harlesiel	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
345	Esens – Dunum – Burhufe/Ardorf - Wittmund	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
346	Neuschoo – Westerholt – Blomberg – Wittmund	Schulverkehr (9 bzw. 15 Fahrten)	---	---
347	Berdum – Funnix – Burhufe - Wittmund	Schulverkehr	---	---
348	Asel – Wittmund - Leerhufe	Schulverkehr	---	---
360	Norden – Westerholt/Dornum – Esens – Bensorsiel – Neuharlingersiel - Harle- siel	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
360S	Verstärkung der Linie 360 als Schnellbus an bestimmten Tagen der Saison			
361	Esens – Dornum – Neßmersiel – Dor- num – Norden	Schulverkehr (6 Fahrten)	---	---
362	Westerholt/Esens – Damsum - Uppum	Schulverkehr (6 Fahrtenpaare)	---	---
363	Esens – Werdum – Neuharlingersiel	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
364	Damsum – Roggenstede – Esens/West- erholt	Schulverkehr	---	---
365	Blomberg – Moorweg – Dunum – Esens	Schulverkehr (5 bzw. 7 Fahrten)	---	---
368	Esens – Dornumersiel – Dornum	Schulverkehr (2 bzw. 3 Fahrten)	---	---
378	Esens – Westerholt – Tannenhausen - Aurich	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
379	Blomberg – Wilmsfeld – Westerholt	Schulverkehr	---	---
445 ⁵	Norden – Großheide – Eversmeer – Au- rich	Schulverkehr	---	---
464 ⁵	Aurich – Wiesedermeer – Wiesmoor	Schulverkehr	---	---
480 ⁵	Aurich – Wittmund – Jever	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
485	Dornum – Westerholt – Blomberg – Neuschoo – Eversmeer	Schulverkehr (3 bzw. 15 Fahrten)	---	---

⁵ Zuständigkeit Landkreis Aurich

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
	(Linie entfällt zum 15.09.2026)			
490 ⁵	Esens – Blomberg – Tannenhausen – Aurich	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
K 1	Norden – Hage – Dornum/Westerholt – Esens – Bengersiel – Neuharlingersiel – Carolinensiel – Harlesiel	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
K 2	Esens – Werdum – Altharlingersiel – Neuharlingersiel	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt

Tabelle 16: Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag

Anlage 5: Linienkonzessionen ÖPNV (nach Umsetzung der geplanten Linienbündelungen zum 01.01. bzw. 16.09.2026)

Linie	von	nach	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	Konzessionsinhaber	zuständiger Landkreis	Linienbündel
111	Wilhelmshaven	Wiesmoor	01.07.2017	30.06.2027	Fass-Reisen	Friesland	Mitte
211	Jever	Harlesiel	29.09.2021	28.09.2031	Weser-Ems-Bus	Friesland	Nord
218	Jever	Marx	01.01.2025	31.12.2034	Weser-Ems-Bus	Friesland	Mitte
241	Jever	Müggenkrug	01.08.2020	31.07.2030	Weser-Ems-Bus	Friesland	Mitte
264	Ruttel	Neuenburg	09.08.2017	08.08.2027	Bruns-Reisen	Friesland	Süd
265	Bockhorn	Wilhelmshaven	01.08.2018	31.07.2028	Bruns-Reisen	Friesland	Süd
311	Horsten	Wittmund	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
312	Esens	Norden	01.08.2021	14.09.2026	Edzards	Wittmund	entfällt zum 15.09.2026
313	Jever	Wittmund	29.09.2021	31.12.2025	Weser-Ems-Bus	Friesland	---
314	Theener	Westerholt	27.09.2015	26.09.2025	Edzards	Wittmund	entfällt zum 15.09.2026
331	Friedeburg	Friedeburg	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
332	Bentstreek	Friedeburg	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
333	Friedeburg	Wiesmoor	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
334	Collrunge	Friedeburg	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
335	Reepsholt	Friedeburg	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
336	Wiesede	Leerhafe	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
337	Ardorf	Leerhafe	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
340	Wittmund	Esens	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd

Linie	von	nach	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	Konzessionsinhaber	zuständiger Landkreis	Linienbündel
342	Ardorf	Eggelingen	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
343	Wittmund	Harlesiel	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
345	Wittmund/Ardorf	Esens	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
346	Westerholt/ Willmsfeld	Wittmund	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
347	Berdum	Wittmund	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
348	Asel	Leerhafe	01.01.2026	31.12.2035	Edzards	Wittmund	Süd
360	Norden	Harlesiel	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
360S	Norden	Harlesiel	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
361	Norden	Esens	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
362	Damsum	Esens	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
363	Neuharlingersiel	Esens	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
364	Damsum	Esens/Westerholt	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
365	Neuschoo	Esens	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
368	Nessmersiel	Esens	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
378	Aurich	Esens	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
379	Blomberg	Westerholt	vsI. 15.09.2026	vsI. 14.09.2036	N.N.	Wittmund	Nord
445	Norden	Aurich	01.02.2017	31.01.2027	Jacobs	Aurich	Hage & Großheide
464	Aurich	Wiesmoor	01.10.2025	05.05.2035	Kreisbahn Aurich	Aurich	Großefehn & Wiesmoor
480	Emden	Jever	01.08.2024	30.04.2030	Kreisbahn Aurich	Aurich	Städteachse Nord-Ost

Linie	von	nach	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	Konzessionsinhaber	zuständiger Landkreis	Linienbündel
485	Dornum	Westerholt	01.01.2015	31.12.2024	Edzards	Wittmund	entfällt zum 15.09.2026
490	Esens	Aurich	01.05.2024	30.04.2035	Kreisbahn Aurich	Aurich	Städteachse Nord-Ost
10007	Sande	Harlesiel	23.11.2021	22.12.2029	Weser-Ems-Bus	---	---

Tabelle 17: Linienkonzessionen ÖPNV Landkreis Wittmund

Anlage 6: Zuordnung Bedienungsebenen

Linien Bedienungsebene 1	
Linie	Linienverlauf
111 ⁶	Wiesmoor – Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven
311	Wittmund – Friedeburg – Horsten
343	Wittmund – Berdum – Carolinensiel – Harlesiel
360 (K 1)	Norden – Hage – Dornum/Westerholt – Esens – Bengersiel – Neuharlingersiel – Carolinensiel – Harlesiel
480 ⁷	Jever – Wittmund – Aurich
Linien Bedienungsebene 2	
Linie	Linienverlauf
211 ⁶	Jever – Carolinensiel – Harlesiel
340	Esens – Stedesdorf – Burhufe – Wittmund
342	Eggelingen – Wittmund – Ardorf
345	Esens – Dunum – Burhufe/Ardorf – Wittmund
363	Esens – Werdum – Neuharlingersiel
378	Esens – Westerholt – Tannenhausen – Aurich
363 (K 2)	Esens – Werdum – Altharlingersiel – Neuharlingersiel
445 ⁷	Norden – Großheide – Eversmeer – Aurich
490 ⁷	Esens – Blomberg – Tannenhausen – Aurich
Linien Bedienungsebene 3	
Linie	Linienverlauf
218	Friedeburg – Schortens – Jever
241	Jever – Cleverns – Rispel
256	Zetel – Varel – Bockhorn – Zetel
264	Marx – Friedeburg – Horsten – Zetel
265	Jever – Schortens – Horsten – Zetel – Neuenburg – Bockhorn – Varel
312	Esens – Dornum – Norden (entfällt zum 15.09.2026)
313	(Jever) – Asel – Wittmund – Burhufe – Esens
314	Westerholt – Dornum – Neßmersiel (entfällt zum 15.09.2026)
331	Friedeburg – Etzel – Horsten
332	Friedeburg – Marx – Bentstreek
333	Friedeburg – Wiesmoor
334	Friedeburg – Wiesedermeer – Ardorf
335	Friedeburg – Wiesedermeer – Hesel – Dose – Reepsholt
336	Wiesede – Wiesedermeer – Leerhufe
337	Ardorf – Leerhufe
346	Wittmund – Blomberg – Neuschoo – Eversmeer – Westerholt
347	Berdum – Funnix – Burhufe – Wittmund

⁶ maßgeblich ist Bedienungsangebot des Aufgabenträgers Landkreis Friesland

⁷ maßgeblich ist Bedienungsangebot des Aufgabenträgers Landkreis Aurich

348	Asel – Wittmund - Leerhufe
360S	Schnellbusergänzung zur 360 an bestimmten Tagen der Saison
361	Esens – Dornum – Hage – Norden
362	Westerholt/Esens – Damsum – Uppum
364	Roggenstede - Dornumersiel – Dornum – Westerholt
365	Blomberg – Moorweg – Dunum – Esens
368	Esens – Dornumersiel – Dornum
379	Blomberg – Wilmsfels – Westerholt
464 ⁷	Aurich – Wiesedermeer – Wiesmoor
485	Dornum – Westerholt – Blomberg – Neuschoo – Eversmeer (entfällt zum 15.09.2026)

Anlage 7: Haltestellenkataster

Zeichenerklärung:

- x Ausstattungmerkmal an allen Steigen vorhanden
- x/- Ausstattungmerkmal nur in einer Richtung bzw. nicht an allen Steigen vorhanden
- Ausstattungmerkmal nicht vorhanden

Erläuterung der Prioritätsstufen 1 bis 4 siehe Kapitel 6.5

Bearbeitungsstand: Juni 2025

Haltestellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Abickhafe Frieslandstraße	Gemeinde Friedeburg	3	1	0	0	0	-
Abickhafe, Ortsmitte	Gemeinde Friedeburg	3	1	0	0	0	-
Barge, Segelflugplatz	Gemeinde Friedeburg	3	4	0	0	0	-
Bentstreek, Dehne	Gemeinde Friedeburg	3	1	0	0	0	-
Bentstreek, Gründerhaus	Gemeinde Friedeburg	4	1	1	1	1	x
Bentstreek, Heidekrug	Gemeinde Friedeburg	4	1	1	1	1	x
Bentstreek, Post	Gemeinde Friedeburg	3	1	1	0	0	x/-
Bentstreek, Rogge	Gemeinde Friedeburg	3	3	2	0	0	x/-
Bentstreek, ter Vehn	Gemeinde Friedeburg	4	1	1	1	1	x
Dose, Frieslandstraße	Gemeinde Friedeburg	4	2	2	2	2	x
Dose, Gaststätte	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Etzel, Grillhütte	Gemeinde Friedeburg	3	1	1	0	0	x/-
Etzel, Kindergarten	Gemeinde Friedeburg	3	1	1	0	0	x/-
Etzel, Klein-Moorstricher-Weg	Gemeinde Friedeburg	3	1	1	0	0	x/-
Etzel, Moorstrich	Gemeinde Friedeburg	3	3	0	0	0	-
Etzel, Mühlenbergstraße	Gemeinde Friedeburg	4	2	2	2	2	x
Etzel, Stapelstein	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	0	0	x/-
Friedeburg, B436/Saathoff	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	0	0	x/-
Friedeburg, Industriestraße	Gemeinde Friedeburg	3	2	0	0	0	-
Friedeburg, Kindergarten	Gemeinde Friedeburg	4	1	1	1	1	x
Friedeburg, Leerhoff	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Friedeburg, Mickenbarger Weg	Gemeinde Friedeburg	2	2	0	0	0	-
Friedeburg, Rathaus	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	0	0	x/-
Friedeburg, Rußland	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	0	0	x/-
Friedeburg, ZOB	Gemeinde Friedeburg	4	5	5	5	5	x
Hesel, Denkmal	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Hesel, Hinrichs	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Hesel, Kursiss	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Hesel, Neunaber	Gemeinde Friedeburg	2	2	1	1	1	x/-

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Hesel, Schule	Gemeinde Friedeburg	3	2	0	0	0	-
Heselerfeld, Janssen	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Heselerfeld, Küster	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	0	0	x/-
Heselerfeld, Schoone	Gemeinde Friedeburg	4	2	2	2	2	x
Hohemey	Gemeinde Friedeburg	3	1	0	0	0	-
Hohemoor	Gemeinde Friedeburg	2	2	1	1	1	x/-
Horsten, Büterweg	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	1	1	x/-
Horsten, Genossenschaft	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	0	0	x/-
Horsten, Grashaus	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Horsten, Grundschule	Gemeinde Friedeburg	4	2	2	2	2	x
Horsten, Kirche	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	1	1	x/-
Horsten, Rathaus	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	1	1	x/-
Marx, Grundschule	Gemeinde Friedeburg	2	3	2	0	0	x/-
Marx, Kindergarten	Gemeinde Friedeburg	4	1	1	1	1	x
Marx, Trafo	Gemeinde Friedeburg	2	2	1	1	1	x/-
Reepsholt, Abzw. Upschörter Straße	Gemeinde Friedeburg	3	2	0	0	0	-
Reepsholt, Bäcker	Gemeinde Friedeburg	2	2	0	2	2	x/-
Reepsholt, Borgweg	Gemeinde Friedeburg	3	2	0	0	0	-
Reepsholt, Buschweg	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	0	0	x/-
Reepsholt, Carls	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	2	2	x
Reepsholt, Hoheesche	Gemeinde Friedeburg	2	2	2	2	2	x
Reepsholt, Hörn	Gemeinde Friedeburg	3	2	0	2	2	x/-
Reepsholt, Schule	Gemeinde Friedeburg	2	1	1	1	1	x
Reepsholt, Siemoor	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	2	2	x/-
Reepsholt, Trafo	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	1	1	x/-
Streek, Krull	Gemeinde Friedeburg	2	2	1	1	1	x/-
Strudden, Fass	Gemeinde Friedeburg	2	2	1	1	1	x/-
Strudden, Lütten Didi	Gemeinde Friedeburg	4	2	2	2	2	x
Upschört, Betonwerk	Gemeinde Friedeburg	3	2	2	0	0	x/-
Upschört, Blöckermoor	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	0	0	x/-
Upschört, Haarweg	Gemeinde Friedeburg	4	2	2	2	2	x
Upschört, Kreuzung/Brunen	Gemeinde Friedeburg	3	4	2	0	0	x/-
Upschört, Priemelsfehn	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	0	0	x/-
Wiesede, Bundesstraße	Gemeinde Friedeburg	2	2	1	0	0	x/-
Wiesede, Dorfplatz	Gemeinde Friedeburg	3	1	1	0	0	x/-
Wiesede, Gaststätte	Gemeinde Friedeburg	3	3	1	0	0	x/-
Wiesede, Schule	Gemeinde Friedeburg	2	2	1	1	1	x/-
Wiesederfehn, Ahlers	Gemeinde Friedeburg	3	2	0	0	0	-

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Wiesedermeer, Denkmal	Gemeinde Friedeburg	3	1	0	0	0	-
Wiesedermeer, Grüner Jäger	Gemeinde Friedeburg	3	4	0	0	0	-
Wiesedermeer, Hohe Straße	Gemeinde Friedeburg	3	2	1	0	0	x/-
Wiesedermeer, Kindergarten	Gemeinde Friedeburg	2	2	0	1	1	x/-
Wiesedermeer, Moorweg	Gemeinde Friedeburg	3	1	0	0	0	-
Wiesedermeer, Otten	Gemeinde Friedeburg	2	4	1	1	1	x/-
Wiesedermeer, Schlör	Gemeinde Friedeburg	3	2	0	0	0	-
Wiesedermeer, Siefken	Gemeinde Friedeburg	3	1	0	0	0	-
Altgaude, Falknerweg	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Altgaude, Kreisweg	SG Esens	3	2	1	0	0	x/-
Altgaude, Niewerthstraße	SG Esens	4	2	1	2	2	x/-
Altgaude, Tankstelle	SG Esens	3	4	0	0	0	-
Altharlingersiel, Ort	SG Esens	1	2	0	0	0	-
Altharlingersiel, Schillhorn	SG Esens	3	4	0	0	0	-
Altharlingersiel, Werd-Altengr-Deich	SG Esens	3	2	1	0	0	x/-
Anderwarfen	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Bensersiel, Am Hafen	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Bensersiel, Anleger	SG Esens	3	1	1	0	0	x/-
Bensersiel, Oldendorf	SG Esens	3	1	0	0	0	-
Bensersiel, Oll Deep	SG Esens	4	2	0	2	2	x/-
Brill, Dirks	SG Esens	4	2	0	2	2	x/-
Brill, Kreuzung/Briller Weg	SG Esens	4	1	0	1	1	x/-
Damsum, Deich	SG Esens	4	4	4	4	4	x
Damsum, Ort	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Dunum, Dirksen	SG Esens	4	5	0	5	5	x/-
Dunum, Gabenser Weg	SG Esens	4	2	0	2	2	x/-
Dunum, Grundschule	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Dunum, Kirche	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Esens	SG Esens	2	2	0	0	0	-
Esens, Bahnhof	SG Esens	1	2	0	0	0	-
Esens, Bahnhofstraße	SG Esens	2	2	2	0	0	x/-
Esens, Dreifachturnhalle	SG Esens	4	6	6	6	6	x
Esens, Erholung	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Esens, Hagebaumarkt	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Esens, Hoher Weg	SG Esens	4	1	0	1	1	x/-
Esens, Jugendherberge	SG Esens	2	2	1	0	0	x/-
Esens, NIGE	SG Esens	2	1	1	0	0	x/-
Esens, NIGE Sek I-Gebäude	SG Esens	2	1	1	0	0	x/-

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Esens, Osthörn	SG Esens	2	2	0	0	0	-
Esens, Siebet-Attena-Straße	SG Esens	2	2	2	0	0	x/-
Esens, Sterburer Weg	SG Esens	2	2	2	0	0	x/-
Esens, Traube	SG Esens	2	2	1	0	0	x/-
Esens, ZOB Herdetor	SG Esens	1	1	0	1	1	x/-
Friedrichsgroden	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Fulkum	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Gröningerhäuser	SG Esens	3	2	1	0	0	x/-
Groß-Holum, Einmündung	SG Esens	2	2	1	1	1	x/-
Groß-Holum, Ort	SG Esens	2	2	1	1	1	x/-
Groß-Margens	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Gründeich, Abzw. Siepkwerdum	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Hartsgast	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Hartward	SG Esens	2	1	1	0	0	x/-
Holtgast, Birkenweg	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Holtgast, Brandshoff	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Holtgast, Coldewind/Tannenweg	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Holtgast, Grundschule	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Holtgast, Haltestelle	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Holtgast, Schanz	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Holtgast, Ziegelhof	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Klein Holum	SG Esens	3	2	1	0	0	x/-
Klein-Margens, Brücke	SG Esens	3	2	1	0	0	x/-
Königsweg, Domänenweg	SG Esens	3	1	1	0	0	x/-
Königsweg, Herrenweg	SG Esens	4	1	0	1	1	x/-
Mamburg	SG Esens	2	2	2	2	0	x/-
Margens	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Margens, Kreuzung	SG Esens	4	2	0	2	2	x/-
Moorweg, Bungelbrooksweg	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Moorweg, Imkerweg	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Neufolstenhausen, Hoher Weg	SG Esens	4	1	0	1	1	x/-
Neufolstenhausen, Takenstraße	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Neugaude, Goldenstein/Kreuzung	SG Esens	4	2	1	2	2	x/-
Neugaude, Kindergarten	SG Esens	3	1	0	0	0	-
Neugaude, Leegmoorweg	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Neugaude, Pinkawa	SG Esens	4	2	1	2	2	x/-
Neuharlingersiel, Anleger	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Neuharlingersiel, Bettenwarfen	SG Esens	4	4	4	4	4	x

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Neuharlingersiel, Campingplatz	SG Esens	4	2	0	0	0	-
Neuharlingersiel, Nordseestraße	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Neuharlingersiel, Strand	SG Esens	3	2	2	0	0	x/-
Neuharlingersiel, Wirrenburg/Krummhörn	SG Esens	2	2	2	1	1	x/-
Nobiskrug	SG Esens	2	2	2	1	1	x/-
Ostbense, Am Deich	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Ostbense, Nordstern	SG Esens	3	4	0	0	0	-
Ostbense, Reiterhof	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Ostdunum	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Osteraccum, Feuerwehr	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Osteraccum, Gaste	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Ost-Ochtersum, Königsweg	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Stedesdorf, Bahnhof	SG Esens	2	2	2	0	0	x/-
Stedesdorf, Dorfplatz	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Stedesdorf, Grundschule	SG Esens	2	1	1	0	0	x/-
Thunum, Ottersweg	SG Esens	3	2	1	1	1	x/-
Utgast, Gerd-Gerdes-Platz	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Utgast, Hoogeweg	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Wallum	SG Esens	4	2	0	2	2	x/-
Werdum, Haustierpark	SG Esens	4	1	1	1	1	x
Werdum, Werdumer Hof	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Werdumeraltendeich 16	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Werdumeraltendeich 3	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Werdumeraltendeich 6	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Werdumeraltendeich, Kapkehörn	SG Esens	4	2	0	2	2	x/-
Werdumeraltendeich, Mühle	SG Esens	3	2	1	0	0	x/-
Werdumeraltendeich, Nord-Werd.	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Werdumeraltendeich, Sassen	SG Esens	4	2	2	2	2	x
Westbense, Deichstraße	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Westbense, Meedhamweg	SG Esens	3	2	0	0	0	-
Westerschoo	SG Esens	4	2	0	2	2	x/-
Barkholt	SG Holtriem	3	2	1	0	0	x/-
Barkholt, Mitte	SG Holtriem	3	2	1	0	0	x/-
Blomberg, Dörpkroog	SG Holtriem	2	2	2	1	1	x/-
Blomberg, Friesenkrug	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Blomberg, Grundschule	SG Holtriem	4	1	1	1	1	x
Blomberg, Herren-Helmer	SG Holtriem	3	2	0	0	0	-

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Blomberg, Jeschke	SG Holtriem	2	2	1	0	0	x/-
Blomberg, Südmooring	SG Holtriem	2	1	1	0	0	x/-
Blomberg, Voßbergstraße	SG Holtriem	2	2	2	2	0	x/-
Eversmeer, Ewen	SG Holtriem	4	3	2	3	3	x/-
Eversmeer, Goldenstein	SG Holtriem	2	2	2	1	1	x/-
Eversmeer, Meyer	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Eversmeer, Saathoff	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Königsweg, Wallumer Weg	SG Holtriem	3	1	1	0	0	x/-
Negenmeerten, Kirchweg	SG Holtriem	2	2	0	0	0	-
Negenmeerten, Wienholz	SG Holtriem	2	4	0	2	2	x/-
Nenndorf, Holtriemer Hof	SG Holtriem	2	2	2	1	1	x/-
Nenndorf, Janssen	SG Holtriem	3	2	1	0	0	x/-
Nenndorf, Schwarzer Berg	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Neuschoo, Freese	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Neuschoo, Grundschule	SG Holtriem	4	1	1	1	1	x
Neuschoo, Memminga	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Neuschoo, Moorkrug	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Neuschoo, Post	SG Holtriem	3	2	0	0	0	-
Neuschoo, Wiemken	SG Holtriem	2	2	2	1	1	x/-
Neuschoo, Ziegelei	SG Holtriem	4	2	2	2	2	x
Ochtersum, Esenser Straße	SG Holtriem	2	2	2	0	1	x/-
Ochtersum, Grundschule	SG Holtriem	4	2	1	1	1	x/-
Ochtersum, Kiesweg	SG Holtriem	3	2	1	0	0	x/-
Schweindorf	SG Holtriem	4	2	1	1	1	x/-
Terheide	SG Holtriem	3	2	0	0	0	-
Utarp, Grundschule	SG Holtriem	1	1	0	1	1	x/-
Utarp, Tranendeweg	SG Holtriem	3	2	1	0	0	x/-
Westerholt, Kirche	SG Holtriem	2	4	4	3	2	x/-
Westerholt, SZ	SG Holtriem	4	4	4	4	4	x
West-Ochtersum, Esenser Str.	SG Holtriem	1	2	0	2	2	x/-
Willmsfeld, Grundschule	SG Holtriem	4	1	1	1	1	x
Willmsfeld, Heidehof	SG Holtriem	2	2	2	1	2	x/-
Willmsfeld, Willmsfelder Hof	SG Holtriem	2	4	3	3	3	x/-
Abens	Stadt Wittmund	4	2	2	2	2	x
Alsforde	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Altfunnixiel, B 461	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Altfunnixiel, Ort	Stadt Wittmund	4	1	1	1	1	x
Ardorf	Stadt Wittmund	4	1	1	1	1	x

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Asel, Ort	Stadt Wittmund	4	1	1	1	1	x
Berdum, Addicks	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Berdum, Berdumer Riege	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Berdum, Schule	Stadt Wittmund	4	2	0	2	2	x/-
Berdumer Hammrich	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Blersum, Kindergarten	Stadt Wittmund	3	1	0	0	0	-
Blersum, Ort	Stadt Wittmund	4	2	2	2	0	x/-
Borgholt	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Burhafe, Bahnhofstraße	Stadt Wittmund	4	2	1	0	0	x/-
Burhafe, Ort	Stadt Wittmund	4	2	2	2	2	x
Burhafe, Schule	Stadt Wittmund	4	1	1	0	0	x/-
Burmönken	Stadt Wittmund	3	1	0	0	0	-
Buttforde	Stadt Wittmund	4	2	1	2	2	x/-
Carolinensiel, Feuerwehr	Stadt Wittmund	4	2	1	1	1	x/-
Carolinensiel, Friedrichsschleuse	Stadt Wittmund	4	2	1	1	1	x/-
Carolinensiel, Gerhard-Tjarks-Straße	Stadt Wittmund	3	1	1	0	0	x/-
Carolinensiel, Schule	Stadt Wittmund	4	2	2	0	0	x/-
Collrunge, Abzw.	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Collrunge, Trafo	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Collrungermoor	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Eggelingen	Stadt Wittmund	4	1	1	1	1	x
Endzetel	Stadt Wittmund	3	1	1	0	0	x/-
Farlage	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Funnix	Stadt Wittmund	3	1	0	1	0	x/-
Funnixerriege	Stadt Wittmund	3	2	2	0	0	x/-
Groß Charlottengroden	Stadt Wittmund	3	4	2	0	0	x/-
Harlesiel, Anleger	Stadt Wittmund	4	1	1	1	1	x
Hattersum	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Heglitz	Stadt Wittmund	3	1	1	0	0	x/-
Heglitz,	Stadt Wittmund	3	1	1	0	0	x/-
Heglitz, Abzweigung Burhafe	Stadt Wittmund	3	2	2	0	0	x/-
Heglitz, B 210	Stadt Wittmund	3	3	2	0	0	x/-
Heppens, Lehe	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Hieskeberg	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Hovel	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Isums, Bundeswehrdepot	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Isums, Freizeitbad	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Isums, Junior	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Jackstede	Stadt Wittmund	3	2	2	0	0	x/-
Kirmeer	Stadt Wittmund	3	1	0	0	0	-
Kloster, Hiddenskamp	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Kloster, Neuenhausweg	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Leerhafe, Ort	Stadt Wittmund	4	2	2	2	2	x
Leerhafe, Schule	Stadt Wittmund	4	1	1	0	0	x/-
Leerhaferfeld	Stadt Wittmund	3	1	0	1	0	x/-
Müggenkrug, Alte Schule	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Müggenkrug, Buhr	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Müggenkrug, Ojemann	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Müggenkrug, Poggenfehn	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Müggenkrug, Poppe	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Negenbargen	Stadt Wittmund	3	2	2	0	0	x/-
Nenndorf, B 461	Stadt Wittmund	4	2	0	2	2	x/-
Neuenhaus	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Neufunnixiel, B461	Stadt Wittmund	4	2	2	2	2	x
Neufunnixiel, Wendeplatz	Stadt Wittmund	3	1	0	0	0	-
Neuwarfen	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Osterhusen	Stadt Wittmund	4	2	2	0	0	x/-
Pockens	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Poggenkrug	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Rispel, Kreuzung	Stadt Wittmund	3	2	0	2	2	x/-
Rispelerhelmt, Fähnders	Stadt Wittmund	3	2	0	2	2	x/-
Rispelerhelmt, Rieken	Stadt Wittmund	3	2	1	2	2	x/-
Schnapp	Stadt Wittmund	3	2	0	2	2	x/-
Schultenhausen	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Toquard	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Ulkegatt	Stadt Wittmund	3	2	2	0	0	x/-
Uttel, Abzw.	Stadt Wittmund	4	2	0	0	0	-
Warnsath	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Warnsatherfeld	Stadt Wittmund	3	2	1	0	0	x/-
Webershausen, Lager	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Willen, Abzweigung	Stadt Wittmund	4	2	1	2	2	x/-
Willen, Altes Forsthaus	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Willen, Am Bahndamm	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Willen, Grundschule	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Am Ostermoor	Stadt Wittmund	3	4	0	0	0	-
Wittmund, Bahnhof	Stadt Wittmund	1	2	1	0	0	x/-

Haltstellenname	Gemeinde	Priorität	Anzahl Steige	barrierefreie Zuwegung	barrierefreier Zustieg	taktile Leitelemente	Barrierefreiheit
Wittmund, Barghamm	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Brandtskamp	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Breslauer Straße	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Eggelinger Straße	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Friedhof	Stadt Wittmund	4	2	0	0	0	-
Wittmund, Goethestraße	Stadt Wittmund	4	1	1	0	0	x/-
Wittmund, Heinrich-Heine-Str./Agen- tur für Arbeit	Stadt Wittmund	3	2	2	0	0	x/-
Wittmund, Kaserne	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Keno-Tom-Brook-Str.	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Krankenhaus	Stadt Wittmund	1	1	1	0	0	x/-
Wittmund, Markt	Stadt Wittmund	4	1	1	1	1	x
Wittmund, Rathaus	Stadt Wittmund	3	2	0	0	0	-
Wittmund, Schulzentrum	Stadt Wittmund	4	9	0	9	9	x/-
Wittmund, Schützenplatz	Stadt Wittmund	4	2	0	0	0	-