NAHVERKEHRSPLAN
LANDKREIS FRIESLAND (01.01.2025 – 31.12.2029)

Auftraggeber/-in:

Landkreis Friesland
Lindenallee 1
26441 Jever

Auftragnehmer/-in:

PTV Transport Consult GmbH
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Düsseldorf, 04.09.2026

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan für den Landkreis Friesland (2025-2029)
Auftraggeber/-in	Landkreis Friesland
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	23.04.2025
zuletzt gespeichert	04.09.2025

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 23

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 29

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 31

2.3.7 Wunderline 32

2.3.8 Emslandstrecke 32

3 Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion 33

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 49
4.6 Sonstige verkehrlich relevanten Einrichtungen 50
4.7 Verkehrsinfrastruktur 51
5 Bestandsanalyse des Nahverkehrs 54
5.1 Schienenpersonennahverkehr 54
5.2 Verkehrsangebot im Regionalverkehr 55
5.3 Fahrzeugbestand 57
5.4 Infrastruktur des ÖPNV 57
5.5 Information und Service 58
5.6 Tarif 59
5.7 Finanzierung 59
5.8 Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2019-2024 60
6 Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV 62
6.1 Grundsätzliche Ziele 62

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

6.2 Linienbündelungskonzept 63
6.3 Ziele Verkehrsangebot 64
6.4 Ziele Tarif 66
6.5 Ziele Infrastruktur 66
6.6 Ziele Fahrgastinformation und Marketing 67
6.7 Ziele SPNV 68
7 Maßnahmenkonzeption 69
8 Anlagen 71

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Städte und Gemeinden im Landkreis Friesland, Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand: 30.09.2024 42

Tabelle 5: Anzahl der Schülerinnen und Schüler, Schulen nach Schulart (Stand Juli 2024) 45

Tabelle 6: Anzahl zugelassenen Kraftfahrzeuge im Kreis Friesland 47

Tabelle 7: Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung 50

Tabelle 8: Finanzierung des ÖPNV im Landkreis 59

Tabelle 9: Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2019-2024 61

Tabelle 10: Linienbündelung Landkreis Friesland 64

Tabelle 11: Maßnahmenkatalog 70

Tabelle 12: Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Friesland 70

Tabelle 13: Grundschulen im Landkreis Friesland 88

Tabelle 14: Weiterführende Schulen im Landkreis Friesland 89

Tabelle 15: Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag 92

Tabelle 16: Linienkonzessionen ÖPNV Landkreis Friesland 94

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Farbgebung Anbringung der VEJ-Aufkleber auf den Fahrzeugen 37

Abbildung 2: Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Friesland 41

Abbildung 3: Einwohnerverteilung Friesland 43

Abbildung 4: Altersstruktur im Landkreis Friesland 2017 bis 2023 44

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung bis 2042 44

Abbildung 6: Schulstandorte im Landkreis Friesland 46

Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Friesland (2019-2023) 47

Abbildung 8: regionale Pendlerbeziehungen 48

Abbildung 9: Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden) 49

Abbildung 10: medizinische Standorte im Landkreis 51

Abbildung 11: Das Straßennetz in der Region VEJ 52

Abbildung 12: aktuelles Schienennetz in der VEJ-Region (Stand: 2023) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG) 54

Abbildung 13: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems 71

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Abs. 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 Abs. 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Abs. 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 Abs. 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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

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 Personennahverkehrs 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 Abs. 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 §§ 7a und 7b 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 § 45a 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Niedersachen 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 Verkehrsverbünden
- 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Landesnahverkehrsgesellschaft (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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 (Verkehrsregion) organisiert.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in Niedersachsen die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (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 (Arbeitstitel 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 GVEJ[1].

Aufgaben der neuen GVEJ[1]

Die Satzung der GVEJ[1] 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 Mobilitätsmanagements sowie sonstige Aufgaben unterteilen.

Neben einer Schärfung des Aufgabenprofils der neuen GVEJ[1] rücken als zentrale Verbundaufgaben in diesem Zusammenhang vor allem die Weiterentwicklung und Förderung des regionalen Bustarifs in den Vordergrund.

[1] Bezeichnung dient als Arbeitstitel für die zu gründende GmbH

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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

Die GVEJ[1] entwickelt und fördert nachhaltige, sozialverträgliche und kundenorientierte Verkehrsangebote, sie plant, initiiert und fördert neue vernetzte Mobilitätsangebote als Ergänzung zum ÖPNV.

Zu den Aufgaben des Mobilitätsmanagements gehören insbesondere folgende Themenfelder:

- **Multimodalität:** Förderung einer verbundeinheitlichen Integration und Vernetzung verschiedener Verkehrsformen und Verkehrsträger
- **Digitalisierung:** Anwendung digitaler Medien zur Beauskunftung, Buchung, Bezahlung und Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen und mobilitätsnahen Dienstleistungen
- **Mobilitätsdatenmanagement:** Erhebung und Verwendung von Daten zur Steuerung der Mobilität
- **Automatisierung:** Unterstützung des automatisierten und vernetzten Fahrens
- **Dekarbonisierung:** Unterstützung des Einsatzes klimaneutraler einschließlich der hierfür jeweils notwendigen Infrastruktur durch Koordination und Standardisierung.

Die GVEJ[1] stimmt Verkehrsangebote mit angrenzenden Verkehrsräumen ab. Zudem soll sie ein Leitbild entwickeln, welches die Weiterentwicklung des Tarifverbundes zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund aufzeigt.

1.4.3 Verkehrsunternehmen

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

- Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co. KG
- Ahi Hamdi
- Arendt Busbetrieb GmbH
- Blaue Bus-Reisen GmbH
- Borkumer Kleinbahn und Dampfschifffahrtgesellschaft mbH
- Bruns Omnibusverkehr GmbH
- Ert Wissmann Omnibus-Betrieb GmbH
- Fass – Reisen, Inhaber Bernd Faß e.K.
- Hermann Edzards GmbH
- Jacobs-Reisedienst Johannes Jacobs, Südarle
- Kreisbahn Aurich GmbH
- Münsteraner Stadtrundfahrten GmbH
- Omnibusverkehr Fischer (Norderney)
- AG Reederei Norden-Frisia
- Spiekeroog-Garagen Karl Janssen GmbH
- Staatsbad Norderney GmbH
- Hinrich Uffen, Inhaber Folkmar Uffen e.K.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH
- Reederei Baltrum-Linie GmbH
- Thomas Gerdes Reisen, Inh. Thomas Gerdes e.K.
- VLL-Reisen Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH, AnrufBus Gmbh
- Weser-Ems Busverkehr GmbH
- Fahrschule Wilken GmbH

Die Betreiber der Stadtverkehre lauten wie folgt:

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

1.4.4 Organisation der Verkehrsunternehmen

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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 oder der FrieslandTakt. 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 (weiteres Beförderungsangebot ist der Katamaran)
- Emden – Delfzijl
- Ditzum – Petkum
- Norddeich – Juist (tideabhängig) sowie Schnellfähre

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- Norddeich – Norderney sowie Schnellfähre
- Neßmersiel – Baltrum (tideabhängig) sowie Schnellfähre an bestimmten Tagen
- Bensersiel – Langeoog
- Neuharlingersiel – Spiekeroog (tideabhängig)
- 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 Bikesharing, 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Anerkannt werden das Deutschlandticket, das Niedersachsenticket 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	Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Bundesfreiwilligendienst--leistende etc.	Gültig im gesamten VEJ
Schülerkarte „Plus“	Schüler	Gültig im gesamten VEJ, als Ergänzung zur Schülerkarte
Mobil65Karte	Personen ab 65 Jahren	Gültigkeit im aufgedruckten Kalendermonat. Beliebig viele Fahrten
Senioren-Card	Personen 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Haltestellenneubauten, -ausbauten 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 Kapitel 2.2.2 und Anlage

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 im 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Die Leistungen der Mobilitätszentralen umfassen:

- persönliche und telefonische Beratung sowie Beratung per E-Mail 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 Drängeleien oder an-

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

dere 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 regelt sich nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. 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

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 Abfahrtminute
- 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).

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Zum 1. Mai 2025 sind folgende Linien hinzugekommen:

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

Ab dem 1. Januar 2026 verkehren zudem folgende Linien als PlusBus-Linien:

- PlusBus 311 Friedeburg - Reepsholt - Wittmund (- Harlesiel)
- PlusBus 343 Harlesiel - Carolinensiel - Wittmund (- Friedeburg)

Weitere Linien können ggf. als „TaktBus“ eingerichtet, welcher ebenfalls Bestandteil des o.g. Konzeptes ist, aber nicht ganz so hohen Anforderungen unterliegt:

- 2-Std-Takt
- Mo – Fr 7 Fahrtenpaare, Sa 4 Fahrtenpaare
- Einheitliche Abfahrtsminute
- Unabhängig von Schul- und Ferienzeiten

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 Marienhafe 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):

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- RE 1 und IC 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, Augustfehn, Marienhafe, Emden und Leer.
- RE 15 Emden Außenhafen – Münster. Folgende Bahnhöfe werden angebunden: Emden Außenhafen, Emden und Leer. In Planung: Neermoor.
- 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 (Hinweis: Diese Linie verkehrt aktuell nur bis Weener bzw. Bad Nieuweschans wegen des Neubaus der Friesenbrücke. Die Buslinie 620 von Leer über Weener nach Bad Nieuweschans fährt als Ersatzverkehr. Ebenso verkehrt eine Direktbuslinie von Leer nach Groningen im 2-Stunden-Takt als Ersatzverkehr.
- RB 59 Esens – Wilhelmshaven im Stundentakt mit Halt in Esens, Burhafe, 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Bensersiel)
- 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 Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen 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 Reaktivierungsstrecken befindlichen Haltepunkten gibt es auch ein Programm des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung von Haltepunkten auf Bestandsstrecken. Hierbei ist in der Verkehrsregion die Reaktivierung der Haltepunkte Bunde, Ihrhove sowie Neermoor in der Umsetzung.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

2.3.7 Wunderline

Als Wunderline wird das Ausbauprojekt der Bahnstrecke Bremen – Groningen bezeichnet. Durch umfangreiche Infrastrukturausbauten, wie z. B. neue Begegnungsabschnitte 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Echtzeitverbindungsauskünfte.
- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger ist bei der Planung und Bereitstellung der ÖPNV-Angebote zu beachten. Insbesondere schränken die gegenwärtigen Kostensteigerungen im Bereich

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Personal und Energie sowie durch auf Bundesebene beschlossene Tarifermäßigungen (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[2] 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 Ausgleiche an die Verkehrsunternehmer zu zahlen.

Auf Verkehrsrelationen mit mehreren Reisemöglichkeiten 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.

[2] Bezeichnung dient als Arbeitstitel für die zu gründende GmbH

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

3.2.3 Verkehrsangebot

Bedienebenen

Das ÖPNV-Angebot in der Verkehrsregion wird zu einem mehrstufig aufgebauten Verkehrssystem mit mehreren Bedienebeneben, 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 (vgl. Kapitel 2.2.4) beworben. 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. Die Marke soll in zukünftigen Jahren auf weitere Linien in der Verkehrsregion ausgebaut werden.

FrieslandTakt

Ein weiteres Beispiel für ein gutes Angebot im regionalen Busverkehr in der VEJ ist der FrieslandTakt, welcher seit 2020 im Landkreis Friesland schrittweise auf den Hauptlinien umgesetzt wurde, sodass diese nun fast ausschließlich im Stundentakt verkehren. Die Vermarktung erfolgt über entsprechendes Marketingkonzept mit eigener Homepage und gemeinsam erstellten Werbespots.

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	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • Überlandbestuhlung • Echtzeitdaten • Haltestellenansage • Klimaanlage • Fahrgastmonitore
Bedienebene 2	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

	• 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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- Auf der Frontseite ist ebenfalls ein Firmenlogo zulässig; die Größe des Firmenlogos darf höchstens 1/3 des VEJ-Frontaufklebers entsprechen.

Ausnahmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen. 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). Das „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ der Verkehrsregion Ems-Jade (zuletzt aktualisiert im Jahr 2017) wird 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.

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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- 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 Aushangvitrinen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrinen mit Imbus- bzw. Vierkantschlössern 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 Abfahrtzeiten 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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 innerhalb von max. 14 Tagen an die/den Beschwerdeführer/in 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.

Entsprechend der oben genannten Erfordernisse ist die Verkehrsregion bestrebt, die Betriebsabläufe zu optimieren und durch die Sicherstellung von Anschlüssen die Angebotsqualität für die Fahrgäste zu erhöhen.

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,

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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 Tarifanpassungen 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

4 Bestandsaufnahme und Bewertung

4.1 Raumstruktur

Der Landkreis Friesland hat eine Fläche von 608 km² und ist damit der zweitkleinste Landkreis in Niedersachsen. Im Norden und Osten grenzt er an die Nordsee, im Westen an den Landkreis Wittmund und im Süden an den Landkreis Ammerland. Zum Landkreis gehört die Insel Wangerooge. Östlich des Landkreises liegt die Stadt Wilhelmshaven, welche durch den Landkreis Friesland und den Jadebusen komplett umschlossen wird. Die Lage und die Verwaltungsgrenzen der acht Gemeinden sind in Abbildung 2 dargestellt.

Laut Landes-Raumordnungsprogramm 2022 und Regionalem Raumordnungsprogramm 2020 (RROP) sind die Städte Jever und Varel als Mittelzentren definiert. Grundzentren im Landkreis sind Wangerooge, Hohenkirchen, Schortens (mit mittelzentraler Bedeutung Bildung und Kultur), Sande, Zetel und Bockhorn.

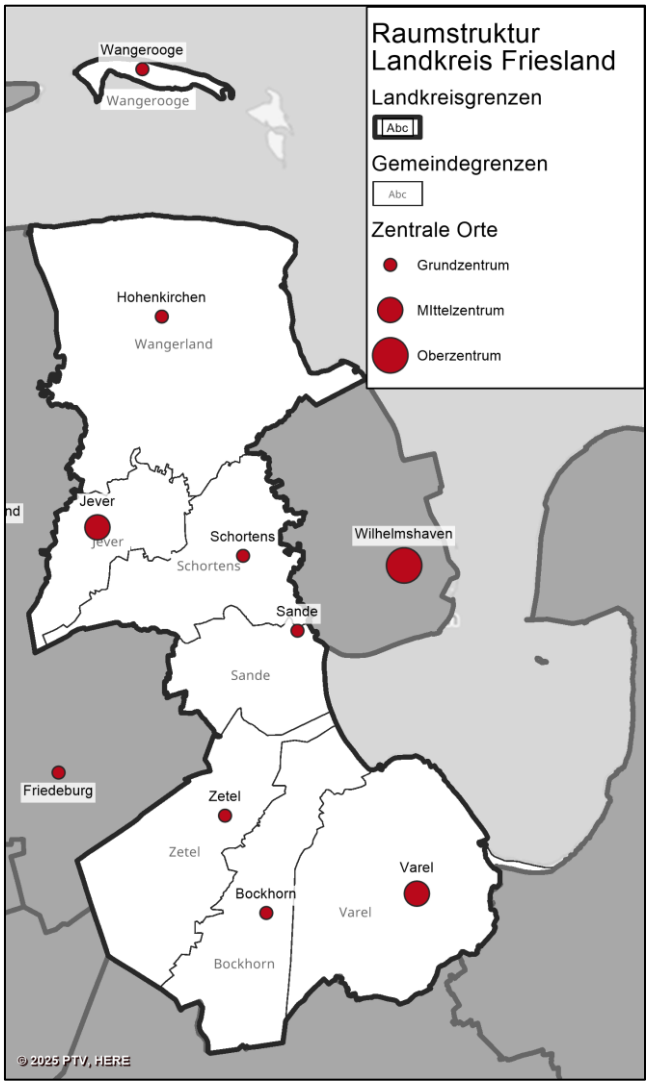


Abbildung 2: Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Friesland

Die nächstgelegenen Oberzentren sind Wilhelmshaven und Oldenburg.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Die Tourismuswirtschaft ist für den Landkreis Friesland von zentraler Bedeutung. Die Insel Wangerooge sowie die Orte Hooksiel, Dangast und Horumersiel-Schillig, welche im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer liegen, sind nach dem RROP Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus. Die Orte Wangerland, Schortens und die Kreisstadt Jever sind staatlich anerkannte Erholungsorte.

4.2 Bevölkerungsstruktur

Im Landkreis Friesland leben 100.500 Menschen. Mit jeweils über 20.000 Einwohnern sind die Städte Schortens und Varel die größten Kommunen innerhalb des Landkreises. Die kleinste Gemeinde ist die Insel Wangerooge (ca. 1.200 Einwohner). In der Kreisstadt Jever leben etwa 15.000 Menschen.

Gemeinde/Stadt	Einwohner	Fläche in km²	Einwohner pro km²
Bockhorn	8879	77,3	117
Jever	14.800	42,1	355
Sande	8.647	45,0	193
Schortens	20.961	68,7	303
Varel	24.730	113,8	214
Wangerland	9.139	176,0	52
Wangerooge	1.087	5,0	243
Zetel	12.294	81,3	152

Tabelle 4: Tabelle mit Grunddaten der Städte und Gemeinden im Landkreis Friesland, Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand: 30.09.2024

Für den Landkreis ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 163 Einwohnern pro km². Das liegt knapp unter dem Landesschnitt von 171 Einwohnern pro km². Der Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt von 238 Einwohnern pro km² unterstreicht dennoch die eher ländliche Struktur des Landkreises. In Abbildung 3 ist die Einwohnerverteilung im Landkreis dargestellt. Siedlungsschwerpunkte sind im mittleren Bereichen um die zentralen Orte sichtbar. Insbesondere im Norden des Landkreises ist die Bevölkerungsdichte gering.

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

Neben den Herausforderungen der dispersen Struktur, insbesondere im Norden des Landkreises, steht der Landkreis Friesland auch vor den Herausforderungen einer alternden Gesellschaft. In den letzten zehn Jahren ist der Anteil der über 65-Jährigen um zwei Prozent gestiegen, während der Anteil der 15- bis 60-Jährigen eine leicht sinkende Tendez aufweist. Der Anteil der unter 15-Jährigen ist weitgehend stabil.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

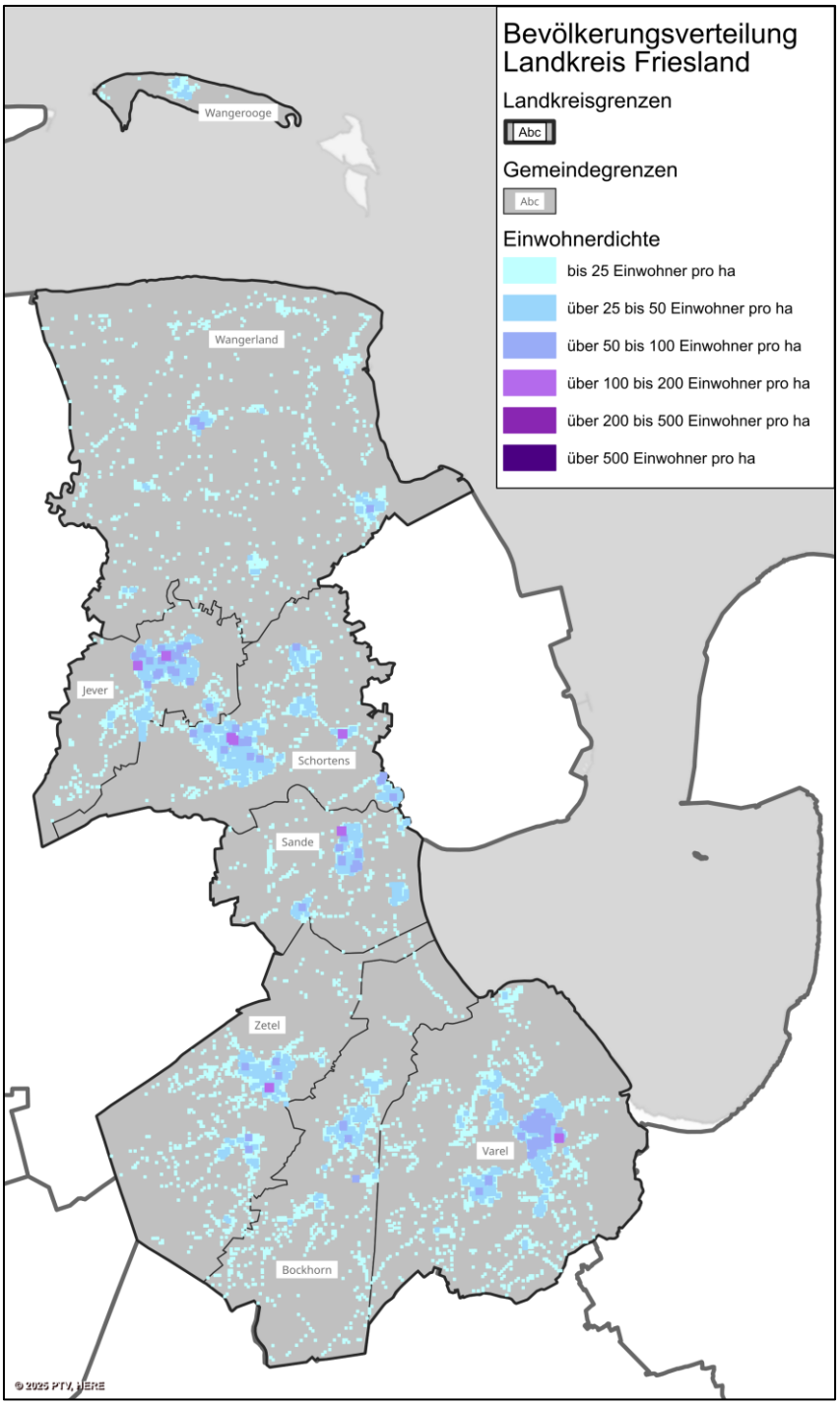


Abbildung 3: Einwohnerverteilung Friesland

Von den über 100.000 Menschen, die im Landkreis Friesland leben, wohnen lediglich etwa 8.600 nicht im 600-m-Einzugsbereich einer Haltestelle. Das entspricht einem Anteil von 8,6 Prozent. Die meisten Einwohner außerhalb des Erschließungsradius einer Haltestelle weisen neben der Insel Wangerooge, welche nicht über ÖPNV-Angebote verfügt (autofreie Insel), die Gemeinden Bockhorn und Wangerland sowie die Stadt Varel auf. Insbesondere das Wohngebiet im Norden der Kernstadt von Varel, nördlich der Eisenbahntrasse, ist durch den straßengebundenen ÖPNV nicht gut erschlossen.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

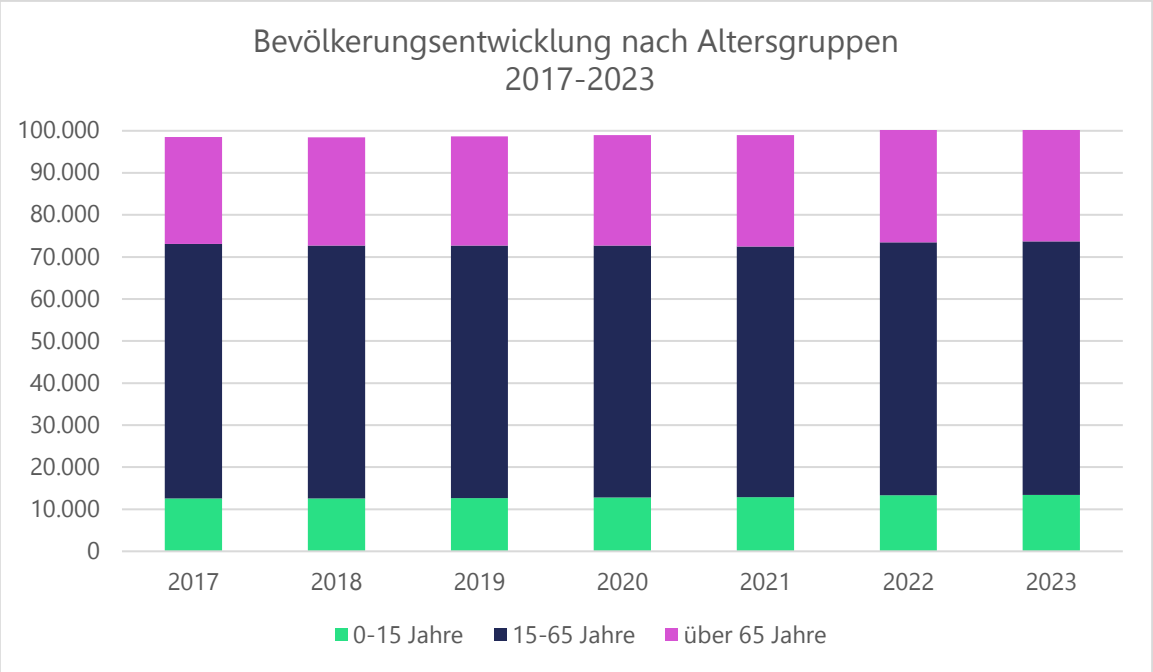


Abbildung 4: Altersstruktur im Landkreis Friesland 2017 bis 2023

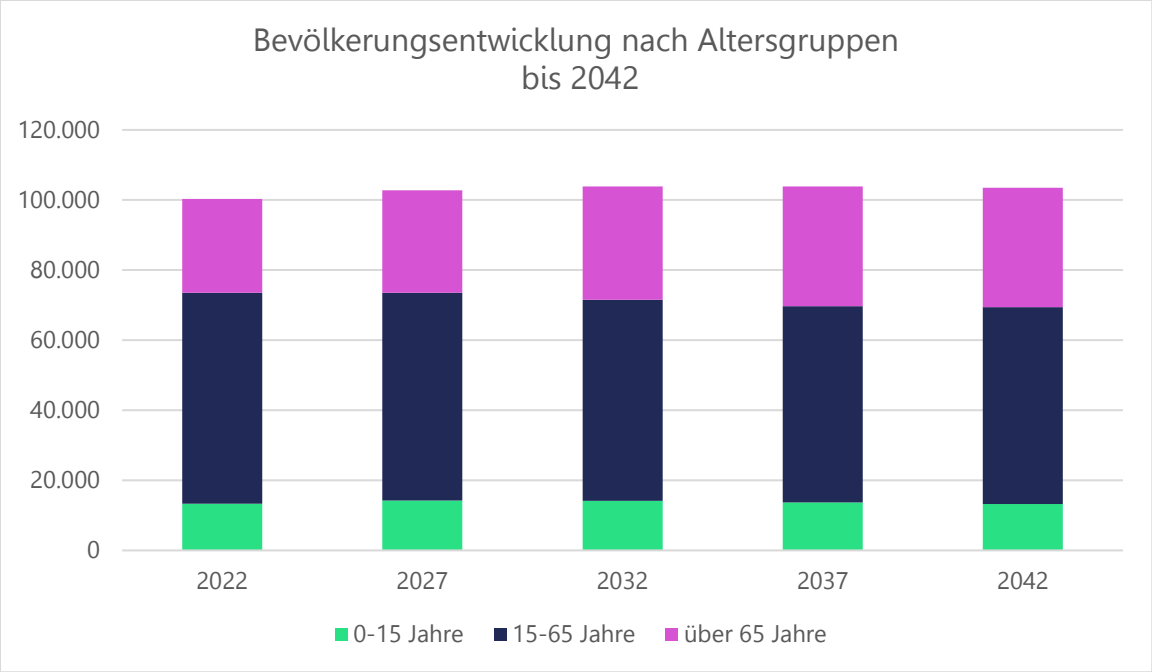


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung bis 2042

Laut der 4. Regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen, wird die Bevölkerung des Landkreises Friesland bis 2030 auf etwa 103.000 Einwohner anwachsen. Ab 2030 bis 2040 wird eine stagnierende Entwicklung der Bevölkerung vorhergesagt. Auch in Zukunft wird der Anteil älterer Menschen ansteigen. Liegt der Anteil über 65-Jähriger aktuell bei etwa 27 Prozent, wird er bis 2040 auf annähernd 33 Prozent ansteigen. Der Anteil der Bevölkerung im erwerbstätigen Alter wird um etwa sechs Prozent sinken.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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

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 Friesland 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 vielen Linien ist auf die Schulstandorte ausgerichtet. Teilweise werden in den Morgenstunden zusätzliche Fahrten angeboten, 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 Friesland über 12.500 Schülerinnen und Schüler. Wie in Abbildung 6 erkennbar, sind die Grundschulen flächig über den ganzen Landkreis verteilt. Pro Gemeinde existieren mehrere Grundschulen. Die weiterführenden Schulen befinden sich in den zentralen Orten des Landkreises. Berufsbildende Schulen befinden sich in Varel und Jever. Die nächste Hochschule befindet sich mit der Jade Hochschule in Wilhelmshaven. Die nächste Universität ist die Carl von Ossietzky Universität in Oldenburg.

Schulart	Anzahl Schulen	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	28	3.850
Oberschulen	6	1.770
Gesamtschulen	2	1.650
Gymnasien	2	2.100
Berufsbildende Schulen	2	2.700
Förderschulen	3	330

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

Die Schülerbeförderung gehört zu den Pflichtaufgaben der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Angebotsausgestaltung liegen somit beim Landkreis Friesland. In der aktuellen Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Friesland vom 12.06.2024 sind die Voraussetzungen hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung geregelt. Ebenfalls sind maximal zumutbare Reisezeiten und Umsteigezeiten festgelegt. Für das Schuljahr 2024/25 wurden 7.500 Schülerfahrkarten ausgegeben. Seit 2022 haben alle Schülerinnen und Schüler ab der 5. Klasse, alle Auszubildenden an Berufsschulen und alle Bundesfreiwilligendienstleistenden Anspruch auf das kostenlose Jugendticket. Etwa 550 Schülerinnen und Schüler werden mit sogenannten freigestellten Schülerverkehren befördert. Dieser erfolgt im Landkreis Friesland über sieben verschiedene Taxiunternehmen.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

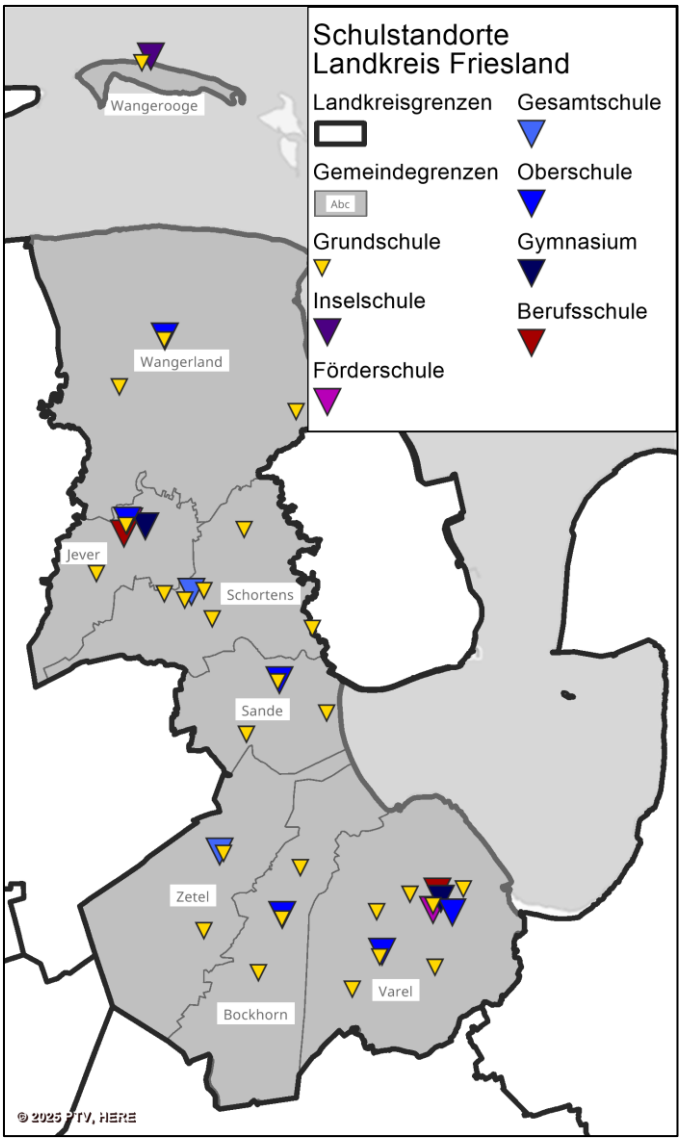


Abbildung 6: Schulstandorte im Landkreis Friesland

Freigestellte Schülerverkehre sind notwendig, wenn Schülerinnen und Schüler aufgrund körperlicher oder geistiger Einschränkungen nicht den öffentlichen Linienverkehr nutzen können oder der Schulweg zu gefährlich ist. Auch fehlende oder zu lange ÖPNV-Verbindungen sind ein Grund für den Einsatz von freigestellten Schülerverkehren.

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.

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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

4.4 Wirtschaft

Der Landkreis Friesland weist kaum große Arbeitgeber auf. Der größte Arbeitgeber mit etwa 2.400 Angestellten ist der Landkreis selbst[3]. Darunter Zählen Mitarbeiter der Verwaltung und der Krankenhäuser. Im Landkreis Friesland gibt es etwa 1.100 ha Industrie- und Gewerbefläche. Die größten Gewerbeflächen befinden sich in Jever und Schortens sowie an der A 29 am Wilhelmshavener Kreuz und bei Logemoor.

Viele Arbeitnehmer mit Wohnsitz im Landkreis Friesland pendeln in andere Landkreise (siehe Abbildung 7). Von den etwa 100.600 Einwohnern im Landkreis Friesland arbeiteten im Jahr 2023 etwa 38.000 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 Friesland um 4,6 Prozent. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Friesland ist über die letzten Jahre ebenfalls leicht gewachsen. 2023 lag sie bei etwa 30.300 Personen, die im Landkreis arbeiteten. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 2019 von etwa drei Prozent.

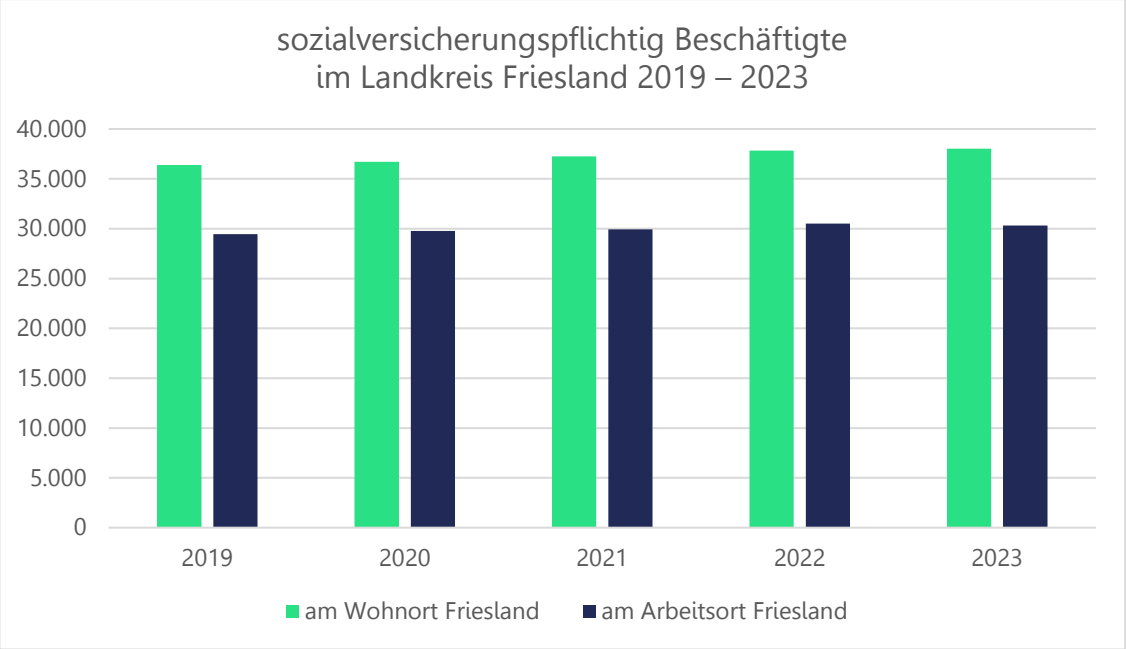


Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Friesland (2019-2023)

Ein Vergleich der Anzahl zugelassener Fahrzeuge (Tabelle 6) im Landkreis Friesland zeigt in den Jahren von 2014 bis 2024 eine kontinuierliche Steigerung. Die Zulassungszahlen der Pkw sind in diesem Zeitraum um etwa 14 Prozent angestiegen. 2024 lag der Motorisierungsgrad im Landkreis Friesland bei 675 Pkw je 1.000 Einwohner. Dieser Wert liegt über dem bundesweiten Durchschnitt von 580 Pkw je 1.000 Einwohner.

Aktive Zulassungen	2014	2024
Pkw	59.705	67.916
Krafträder	5.962	6.883

Tabelle 6: Anzahl zugelassenen Kraftfahrzeuge im Kreis Friesland

[3] Quelle: https://www.nwzonline.de/friesland/friesland-kreis-friesland-ist-der-groesste-arbeitgeber_a_50,6,1742399479.html (abgerufen am 24.01.2025)

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Die Auswertung der regionalen Pendlerstatistik (Abbildung 8) zeigt, dass ein Großteil der Bewohner Frieslands in andere Landkreise pendelt. Die größten Pendlerströme bestehen in Richtung Wilhelmshaven (7.550 Personen). Sowie in die benachbarten Landkreise Ammerland (2.040 Personen) und Wittmund (1.450 Personen).

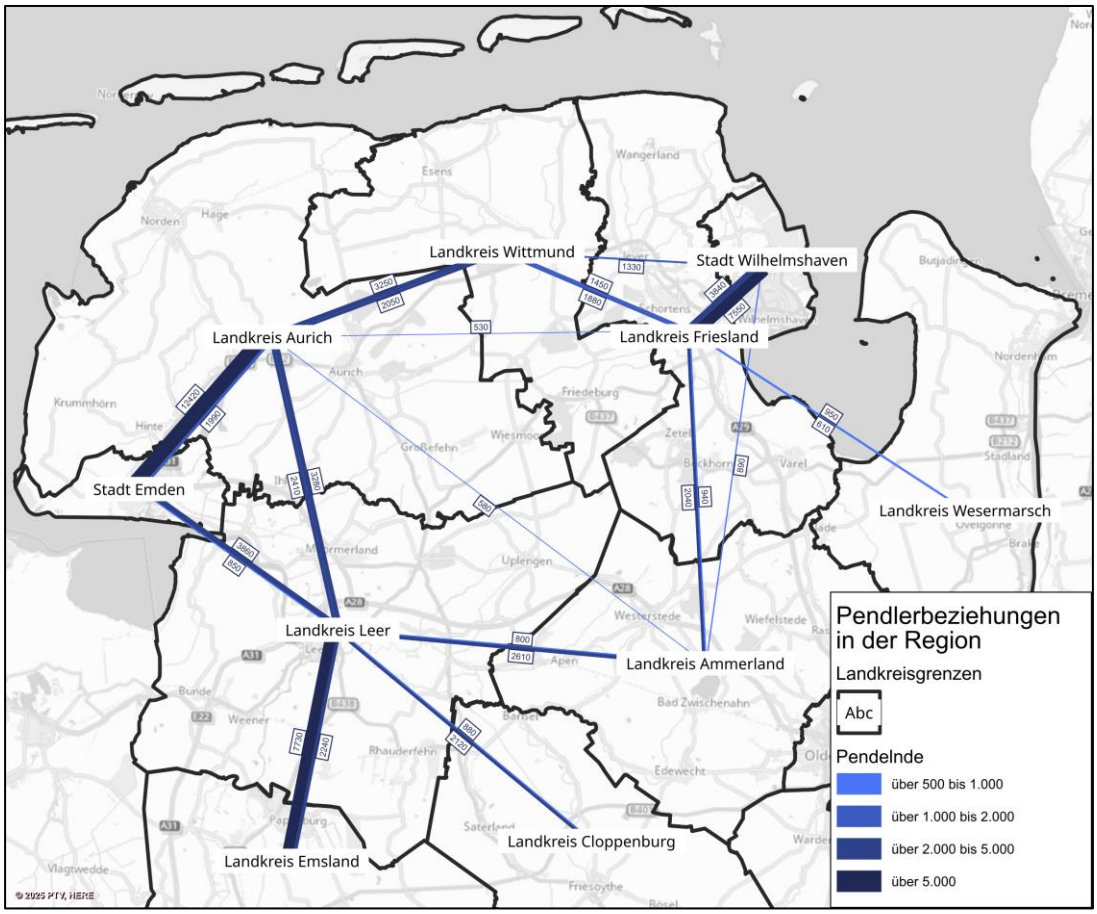


Abbildung 8: regionale Pendlerbeziehungen

Die Anzahl der Binnenpendler innerhalb des Landkreises Friesland ist insgesamt deutlich geringer als die Anzahl der Pendler, welche den Landkreis verlassen. Die größten Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises bestehen zwischen den benachbarten Städten Jever und Schortens sowie zwischen den südlichen Gemeinden südlichen Gemeinden Zetel, Bockhorn und Varel (vgl. Abbildung 9).

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

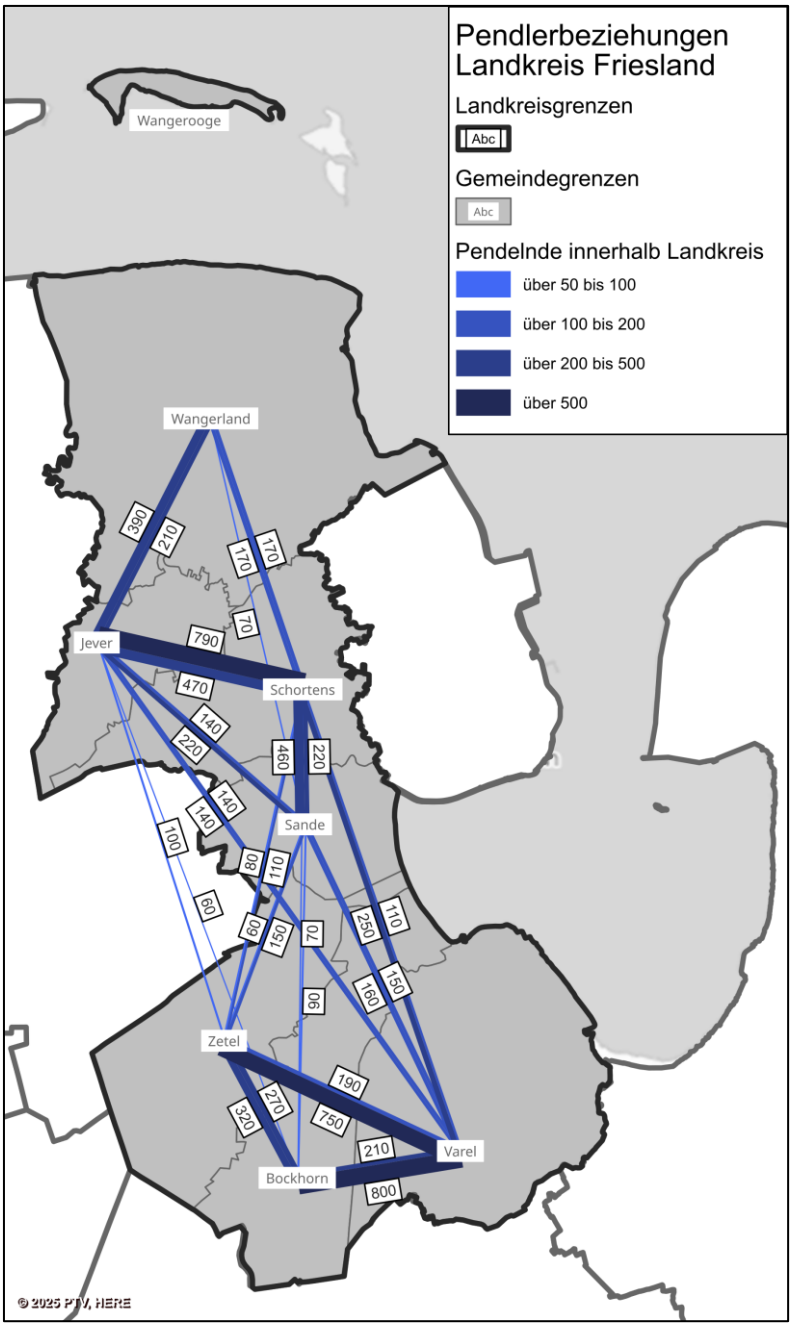


Abbildung 9: Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden)

4.5 Freizeit und Tourismus

Durch den direkten Zugang zur Nordsee mit der vorgelagerten Inseln Wangerooge kommt dem Tourismus eine besondere Bedeutung zu. Der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, welcher auch die Küstenabschnitte des Landkreises Friesland und die Insel Wangerooge umfasst, ist ein beliebtes Ziel für Natur-, Aktiv- und Erholungsurlaub. Spezielle Angebote wie das Urlauberbus-Ticket (siehe Kapitel 2.2.4) die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Im RROP werden folgende Orte als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus definiert:

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- Nordseeküstenbadeort Hooksiel
- Nordseeheilbad Horumersiel-Schillig
- Nordseeheilbad Wangerooge
- Nordseebad Dangast

Als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung sind die Ortsteile Hohenkirchen und Minsen-Förrien in der Gemeinde Wangerland, die Ortsteile Schortens-Heidmühle, Ostiem, Oestringfelde und Grafschaft in der Stadt Schortens und der Ortsteil Jever in der Stadt Jever genannt.

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	Gäste-übernachtungen	Durchschnittliche Aufent-haltsdauer in Tagen	Durchschnittliche Betten-auslastung in %
2019	434.677	2.333.767	5,4	38,9
2020	275.740	1.560.477	5,7	34,5
2021	306.222	1.815.561	5,9	36,8
2022	387.899	2.075.730	5,4	37,0
2023	358.843	2.002.276	5,6	36,5

Tabelle 7: Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung

Die Frei- und Hallenbäder im Landkreis sind nur zum Teil durch den ÖPNV erschlossen. Die Meerwasserhallen, welche sich am Ortsrand von Hooksiel befinden, liegen etwa einen Kilometer von der nächsten Haltestelle entfernt. Ebenso ist das Naturfreibad Zetel und die frei zugänglichen Badestellen am Sander See und am Königssee außerhalb von Haltestelleneinzugsbereichen, deren Radius mit 600 Metern bemessen wurde.

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 Varel verfügt über etwa 150 Betten und beschäftigt etwa 500 Personen. Über die Haltestelle „Varel Krankenhaus“, welche nur etwa 150 Meter vom Krankenhaus entfernt liegt, besteht Anschluss an das ÖPNV-Netz.

Das Krankenhaus in Sande verfügt über etwa 350 Betten und beschäftigt über 1.000 Personen. Über die Haltestelle „Sanderbusch Krankenhaus“, welche direkt vor dem Eingang des Krankenhauses liegt, besteht Anschluss an das ÖPNV-Netz.

Ebenfalls in Friesland befinden sich 16 Seniorenheime, zehn Tagespflegeeinrichtungen sowie zwei Wohngemeinschaften. Die Standorte sind in Abbildung 10 dargestellt. Alle aufgeführten Senioren- und Pflegeheime sind von einer Haltestelle erschlossen. Als Haltestelleneinzugsbereich wurden 600 Meter angenommen.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

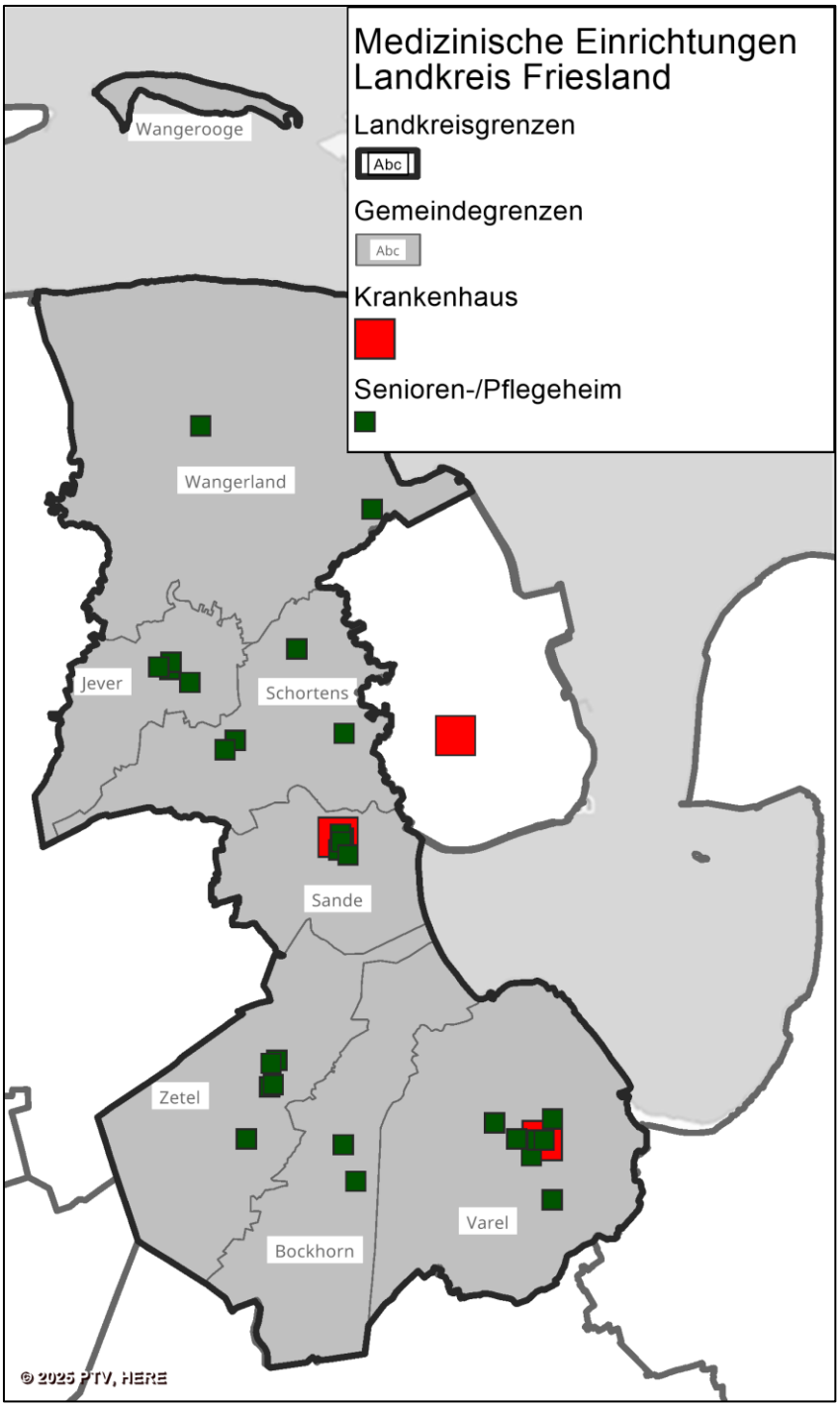


Abbildung 10: medizinische Standorte im Landkreis

4.7 Verkehrsinfrastruktur

Schienennetz

Durch den Landkreis Friesland verläuft die Bahnstrecke Esens – Sande. Im Landkreis Friesland liegen die Verkehrsstationen Jever, Schortens-Heidmühle und Sande. Die Strecke verläuft mit einem Ausweichpunkt in

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Schortens-Heidmühle. Die Streckenlänge beträgt 33,4 Kilometer, wobei 16,2 Kilometer auf das Kreisgebiet Frieslands entfallen. Derzeitiger Betreiber ist die NordWestBahn GmbH, Osnabrück.

Die Strecke zweigt im Bahnhof Sande von der Strecke Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven ab, welche 2022 zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wurde. Im Landkreis Friesland liegen die Verkehrsstationen Sande und Varel.

Auf der Insel Wangerooge befindet sich ein fast sechs Kilometer langes eingleisiges, meterspuriges, nicht elektrifiziertes Netz mit drei sternförmig angeordneten Strecken. Sie verbinden die Stationen Westen, Westanleger und Bahnhof Wangerooge, welcher im Ortskern liegt. Der Personenverkehr wird von der Schifffahrt und Inselbahn Wangerooge betrieben und ist auf der autofreien Insel das wichtigste Verkehrsmittel.

Straßennetz

Abbildung 11: Das Straßennetz in der Region VEJ

Auf dem Gebiet des Landkreises Friesland verläuft die Autobahn A 29 (Wilhelmshaven – Oldenburg), welche der wichtigste Zubringer zu den beiden Oberzentren ist.

Die Bundesstraße B 210 verläuft von Osten nach Westen durch den Landkreis. Sie bietet nach Westen eine schnelle Anbindung an Wittmund, Aurich und Emden und nach Osten an Wilhelmshaven und die Autobahn A 29 (Wilhelmshaven – Oldenburg). Der südliche Landkreis wird über die Bundesstraße B 436 an Leer und die Autobahn A 28 sowie Richtung Osten an die Autobahn A 29 angebunden. Ebenfalls als Autobahnzubringer und Ost-West-Verbindung dient die Bundesstraße B 437.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Fährverkehr

Der Hafen von Harlesiel liegt an der Grenze zum Landkreis Wittmund auf dem Gebiet des Landkreises Friesland. Vom dort verkehrt die Fähre zur Insel Wangerooge. Der Fahrplan ist tideabhängig.

Vom Hafen in Hooksiel verkehren an ausgewählten Tagen in der Sommersaison Ausflugsschiffe nach Helgoland.

Luftverkehr

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

Zusätzlich existiert in Harlesiel 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.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

5 Bestandsanalyse des Nahverkehrs

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist eine wichtige Grundlage zur Anbindung des Landkreis Friesland an Wilhelmshaven. Über den Bahnhof Sande ist der Landkreis Richtung Süden auch an weiterführende Angebote des Nahverkehrs und zu Fernverkehrsverbindungen in Oldenburg angebunden. 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.

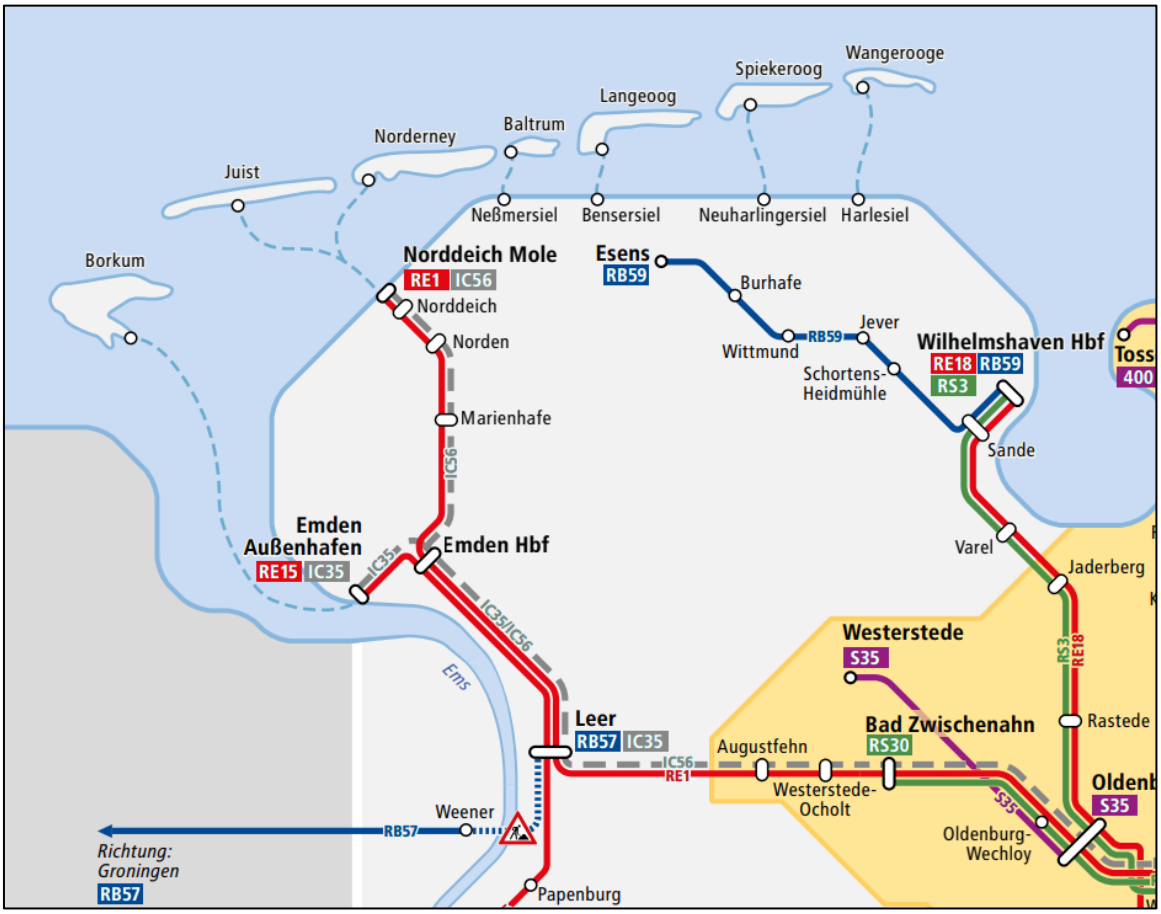


Abbildung 12: aktuelles Schienennetz in der VEJ-Region (Stand: 2023) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG)

Im Landkreis Friesland gibt es vier vom SPNV bediente Verkehrsstationen:

- Jever
- Schortens-Heidmühle
- Sande
- Varel

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

An den Halten Jever, Schortens-Heidmühle und Sande besteht über die RB 59 eine stündliche Anbindung an Wilhelmshaven. Sande und Varel werden von den Linien RE 18 und RS 3 an Wilhelmshaven und Oldenburg angebunden. Alle Linien werden derzeit von der NordWestBahn GmbH betrieben, welche ihren Hauptsitz in Osnabrück hat.

Die RB 59 verkehrt zwischen Esens und Wilhelmshaven werktags von 6 Uhr bis 22 Uhr stündlich vertaktet. An Sonn- und Feiertagen beginnt der Taktverkehr erst um 8 Uhr. Der RE 18 bietet zwischen 5 und 24 Uhr einen Stundentakt zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven. An Sonntagen verkehrt die erste Fahrt erst gegen 7:30 Uhr. Montags bis freitags wird das Angebot durch die ebenfalls stündlich verkehrenden Züge des RS 3 verdichtet.

Durch eine Aufenthaltszeit der RB 59 von acht bis zehn Minuten im Bahnhof Sande können Umsteigemöglichkeiten in und aus Richtung Oldenburg geschaffen werden.

Samstags besteht mit dem sogenannten Küstenexpress einmal täglich eine umsteigefreie Verbindung zwischen Esens und Osnabrück.

Die vier SPNV-Verkehrsstationen sind alle stufenfrei gestaltet. Lediglich am Bahnhof Jever sind keine taktilen Leitelemente verbaut. An allen vier Verkehrsstationen stehen Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder zur Verfügung. Ebenso sind alle vier Stationen über eine Haltestelle in direkter Bahnhofsnähe an den regionalen Busverkehr angeschlossen.

5.2 Verkehrsangebot im Regionalverkehr

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

Insgesamt verkehren im Landkreis 40 regionale Buslinien. Das Verkehrsangebot weist auf verschiedenen Linien 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 Schülerinnen und Schüler aus.

In Anlage 4 befindet sich eine Auflistung aller im Landkreis Friesland verkehrenden Linien mit dem Fahrplanangebot an den verschiedenen Verkehrstagen (Stand: Januar 2025). Der Linienbusverkehr im Landkreis Friesland wird eigenwirtschaftlich betrieben. Insgesamt vier Verkehrsunternehmen sind Inhaber von Linienkonzessionen. In Anlage 5 befindet sich eine Auflistung aller Linien mit dem aktuellen Konzessionär sowie dem Konzessionszeitraum.

Die im Landkreis Friesland verkehrenden Linien werden in drei Qualitätsstufen eingeteilt. Die Linien der Kategorie 1 erfüllen eine Verbindungsfunktion zwischen zentralen und wichtigen Orten und verkehren unabhängig vom Schülerverkehr werktags mit konstantem Takt. Sie weisen werktags mindestens 30 Fahrten auf. Die Linien der Kategorie 2 haben eine regionale Verbindungsfunktion und weisen auch abseits der schulrelevanten Zeiten Fahrten auf. Auf Linien der Kategorie 2 werden werktags mindestens 21 Fahrten angeboten. Linien der Kategorie 3 sind auf die Bedürfnisse des Schulverkehrs ausgerichtet. Sie weisen eine geringe Fahrthäufigkeit und eingeschränkte Betriebszeiten auf.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Zwischen 2020 und 2025 wurde im Landkreis Friesland das Angebot auf 8 Linien von einem überwiegenden „Schulverkehr“ auf ein Grundangebot in Form eines Stundentaktes (teilweise Zwei-Stundentakt) verbessert, um ein Hauptliniennetz zwischen allen Grund- und Mittelzentren und zum Oberzentrum Wilhelmshaven zu schaffen. Die Linien im Hauptliniennetz verkehren auch außerhalb der Schulzeiten und sind auf die Anschlüsse an die Nordwestbahn ausgerichtet.

Zum 1. Mai 2025 wurde die Linie 480, die zwischen Aurich, Wittmund und Jever verkehrt, unter der Federführung des Landkreises Aurich zur PlusBus-Linie aufgewertet. PlusBus-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 Friesland machen die Schülerinnen und Schüler aus. Von den etwa 12.500 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. Für das Schuljahr 2024/25 wurden etwa 7.500 Schülerzeitkarten ausgegeben

Einen weiteren Anteil machen, insbesondere im Norden des Landkreises sowie in der Stadt Varel, die Touristen aus. Beispielsweise wurde auf der Linie 253 (Varel – Dangast) im Jahr 2023 das Urlauberbus-Ticket fast 6.000-mal eingesetzt. Insbesondere in den Sommermonaten von Juni bis September 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 konzentrieren sich auf die Mittelzentren Varel und Jever. Außerhalb des Landkreises besteht der größte Pendlerstrom in Richtung 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 Landkreises 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 Deutschlandticktes und des Jugendtickets sowie der aufgrund der Covid-19-Pandemie geringen Nachfragezahlen der vorhergehenden Jahre.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

5.3 Fahrzeugbestand

Der Fahrzeugbestand im Landkreis Friesland entspricht dem Fahrzeugbestand der eigenwirtschaftlich agierenden 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 zu beschaffenen Bussen sollte die Front des Busses in verkehrsblau gestaltet sein. Ausnahmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

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

Die 71 im Landkreis Friesland eingesetzten Busse sind alle barrierefrei ausgestattet. Das Durchschnittsalter über alle Fahrzeuge liegt bei ca. sechs Jahren. Unter den eingesetzten Bussen sind auch sechs Elektrobusse und fünf Wasserstoffbusse.

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 Kapitel 3.2.5 sowie 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*.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Im Landkreis Friesland sind 25 Prozent der Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut. Von den nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen sind 16 Prozent mit „Ausbau erforderlich“ und 37 Prozent mit „Ausbau gegebenenfalls erforderlich“ deklariert. 22 Prozent der Haltestellen fallen in die Kategorie *„Ausbau nicht erforderlich“*. Eine Auflistung aller Haltestellen mit der Einstufung der Barrierefreiheit und der Erforderlichkeit des Ausbaus befindet sich im Anhang.

Verknüpfungspunkte Bus – Bahn

Zwar sind alle SPNV-Verkehrsstationen im Landkreis auch über den straßengebundenen ÖPNV angeschlossen, jedoch sind nicht alle Fahrpläne der Regionalbuslinien auf den SPNV abgestimmt. Die Wartezeit bei Umstiegen variiert daher je nach genutzter Relation, Tageszeit und Verkehrstag.

Verknüpfungspunkte Bus – Bus

Durch die besondere Bedeutung des Schülerverkehrs für den Landkreis existieren die meisten Linienverkehre als Nebenlinien (BE 3) mit geringem Fahrplanangebot (siehe Anlage 6), 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 und auf den sog. Frieslandtakt-Linien (111, 121, 211, 212, 215, 219, 251, 253).

Verknüpfungspunkte zu Fähren

Der Hafen Harlesiel im Grenzgebiet zum Landkreis Wittmund, von welchem zur Insel Wangerooge übergesetzt werden kann, wird von den Linien K 1, 211 und 343 regelmäßig angefahren. Von dem tideabhängigen Hafen werden täglich zwischen drei bis acht Fährüberfahrten angeboten.

Verknüpfungspunkte zu Flugplätzen

Der Flugplatz Harlesiel kann über die Haltestelle Harlesiel Anleger fußläufig erreicht werden. Dort verkehren die Linien K 1, 211 und 343. 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.

Die Mobilitätszentrale des Landkreises Friesland befindet sich in Jever am Bahnhof. Die Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale sind wie folgt:

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

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- Freitag: 8:00 bis 12:15 und 13:00 bis 16:00

5.6 Tarif

Seit 1. Januar 2017 besteht im Verkehrsverbund Ems-Jade ein Zonentarif (siehe Kapitel 2.2.1). Im Mai 2021 wurde eine Vereinfachung der Tarifzonen für den Landkreis Friesland umgesetzt. Unter der Idee „eine Gemeinde, eine Zone“ wurde die Anzahl der Tarifzonen im Landkreis Friesland von über 60 auf sieben verringert.

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 einigen Linien wird auch ein Rabatt für Inhaber einer BahnCard gewährt und weitere Angebote der Deutschen Bahn anerkannt (siehe Tarifbestimmungen).

5.7 Finanzierung

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

Im Landkreis Friesland werden 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 für das Jahr 2024 betrugen 5,6 Millionen Euro.

Für die Finanzierung der Schülerkarten wurden im Jahr 2024 3,4 Millionen Euro benötigt. Zusätzlich wurden für die Schülerbeförderung außerhalb des ÖPNV drei Millionen Euro benötigt.

Die geleisteten Zahlungen für kreisüberschreitende Verkehre betrugen 2024 etwa 22.000 €.

Dem gegenüber stehen folgende Einnahmen aus dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz:

Finanzierung	Betrag 2024
Zuwendungen nach §7 Abs. 4 NNVG	135.841 €
Zuwendungen nach §7 Abs. 5 NNVG	508.887 €
Zuwendungen nach §7a NNVG	1.415.839 €
Zuwendungen nach §7b NNVG	378.711 €
Zuwendungen nach §7e NNVG	173.834 €

Tabelle 8: Finanzierung des ÖPNV im Landkreis

Der Landkreis hat zudem im Jahr 2024 302.000€ Ausgleichszahlungen für Kreisgrenzen überschreitende Verkehre erhalten.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Daraus ergibt sich eine Finanzierungslücke von 8,9 Millionen Euro, welche der Landkreis über Eigenmittel schließt. In den kommenden Jahren wird damit gerechnet, dass die Kosten deutlich schneller steigen werden als die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Folglich steigen die benötigten Eigenmittel des Landkreises.

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
Umstellung der Linien 121 und 253 auf Stundentakt	vollständig umgesetzt	beide Linien verkehren mindestens stündlich vertaktet
Umstellung der Linie 219 auf das neue Fahrplanangebot	vollständig umgesetzt	Linie verkehrt mindestens stündlich vertaktet
stündliche Anbindung des Nordwestkrankenhauses Sanderbusch aus allen Richtungen (Linien 215, 251 und 111)	teilweise umgesetzt	Direktverbindung aus Jever/Schortens im 2h-Takt, sonst Stundentakt alle Richtungen, vom Bahnhof halbstündliche Anbindung
Umsetzung Südnetz, Stundentakt Linie 251	teilweise umgesetzt	Anbindung der Randbereiche im Südkreis aufgrund hoher Kosten noch nicht umgesetzt
Umstellung der Linien Richtung Hohenkirchen/ Hornumersiel/ Carolinensiel	Vollständig umgesetzt	Stundentakt zwischen Schillig und Jever, 2-Std-Takt zwischen Hooksiel und Harlesiel, Umstieg in Hohenkirchen möglich
Evaluation Nahverkehrsplan 2019	nicht umgesetzt	Aus zeitlichen Gründen noch nicht umgesetzt
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Erstellung eines Haltestellenkatasters	teilweise umgesetzt	Ausbau der Haltestellen erfolgt kontinuierlich, Haltestellenkataster befindet sich im Aufbau
Einrichtung von Richtungsbandbetrieb im südlichen Kreisgebiet	nicht umgesetzt	Anbindung der Randbereiche im Südkreis aufgrund hoher Kosten noch nicht umgesetzt
Einrichtung von Bürgerbussen im nördlichen Kreisgebiet	teilweise umgesetzt	Bürgerbus Wangerland umgesetzt
Einnehmen einer beratenden Rolle des Landkreises bei Fragen des betrieblichen Mobilitätsmanagements	nicht umgesetzt	---
Ausbau von Haltestellen durch den Landkreis (ZOB Jever, Krankenhaus Sanderbusch, Bf Schortens, Oberschule Sande, Oberschule Obenstrohe)	teilweise umgesetzt	Bahnhof Schortens wird durch die Stadt ausgebaut, Ausbau Obenstrohe wurde zurückgestellt
Ausbau des P+R-Angebotes (Horumersiel, Dangast)	nicht umgesetzt	Zuständigkeit liegt bei Kommunen
Umsetzung der Vorgaben zu Fahrzeugstandards der jeweiligen Teilnetze	vollständig umgesetzt	alle Fahrzeuge sind barrierefrei sechs Elektrobusse vorhanden, Inbetriebnahme von fünf Wasserstoffbussen für 2025 in Planung

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Tabelle 9: Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2019-2024

Im Landkreis Friesland (und der VEJ) wurden im Zeitraum des Nahverkehrsplanes 2019 - 2024 auch Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV umgesetzt, welche nicht explizit als Ziel im Nahverkehrsplan definiert wurden:

- Anerkennung des Niedersachsen-Tickets und Anschlussmobilität in Bussen (mit der Bahnfahrkarte auch den Bus nutzen)
- Tarifzonenreform (eine Gemeinde = eine Zone)
- Einführung der Echtzeitinformation (ist mein Bus pünktlich?), inkl. Errichtung von digitalen Informationsanzeigern an zentralen Haltestellen (Umsetzung wird in 2025 abgeschlossen)
- Einführung von Systemen zum bargeldlosen Zahlen
- Einführung des kostenlosen regionalen Jugendtickets
- Einführung des interaktiven Liniennetzplanes

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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. Ziel des Landkreises Friesland ist es den ÖPNV zu einer echten Alternative zum privaten Pkw weiterzuentwickeln und einen bedeutenden Beitrag zur Mobilitätswende und Einsparung von Treibhausgasemissionen als Klimaschutzmaßnahme zu leisten.

Die Attraktivität des ÖPNV soll unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten durch Herstellung von häufigen, regelmäßigen, schnellen, pünktlichen, bequemen und preislich attraktiven Beförderungsangeboten gesteigert werden. Dabei sollen die spezifischen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen berücksichtigt werden.

Die bestehende Netzstruktur aus vertakteten Grundlinien und Ergänzungslinien, die auf den Schulverkehr ausgerichtet sind soll beibehalten und weiter ausgebaut werden.

Städte und Gemeinden, welche nicht über einen Zugang zum SPNV verfügen, sollen im straßengebundenen ÖPNV direkt an die zentralen Orte und SPNV-Verkehrsstationen angebunden werden. Nachfragestarke Buslinien der Bedienungsebenen (BE) 1 und 2 sollen durchgängig vertaktet werden, die Linien der Bedienungsebene 3 sollen bedarfsorientiert verkehren.

Das Fahrplankonzept im Landkreis Friesland soll zu einem Integralen Taktfahrplan ausgeweitet werden. Bus- und Schienenverkehr sollen aufeinander abgestimmt werden. An wichtigen Knotenpunkten sollen Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt bzw. verbessert werden. An wichtigen Knotenpunkten und Bahnhöfen sollen Abstellanlagen für Fahrräder (B&R) und Pkw (P&R) eingerichtet werden.

Alle Ortsteile sollen im Sinne der Daseinsvorsorge an den ÖPNV angebunden werden. Eine Mindestbedienung, auch in den Ferien, soll eine minimale Fahrtenzahl von 10 Fahrtenpaaren jedoch nicht unterschreiten. Das Angebot kann auch über Anrufbusverkehre dargestellt oder mit diesen ergänzt werden.

Um den ÖPNV für alle Menschen zugänglich zu machen, strebt der Landkreis die barrierefreie Ausstattung aller Haltestellen (Ausnahmen werden im Haltestellenkataster definiert) und Fahrzeuge sowie der Informationskanäle an.

Neben der Steigerung der Angebotsqualität ist auch das Mobilitätsmanagement ein wichtiger Baustein für Wahrnehmung des ÖPNV als Alternative zum Pkw. Der Landkreis wird auf die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement hinarbeiten.

Im Sinne der Nachhaltigkeit strebt der Landkreis den Einsatz von hybridbetriebenen Bussen, Wasserstoffbussen und batterieelektrischen Bussen an. Dadurch können die Schadstoffemissionen sowie Lärmemissionen im Vergleich zum Einsatz von Dieselbussen gesenkt werden.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

6.2 Linienbündelungskonzept

Aktuell werden alle Verkehrsangebote im Landkreis Friesland eigenwirtschaftlich erbracht. Nach §9 Abs. 2 PBefG kann eine Genehmigung für eine einzelne Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.

Um das ÖPNV-Angebot attraktiv und effizient planen zu können, wurden Linienbündel definiert, welche nach Auslaufen der Einzelkonzessionen umzusetzen sind, wenn dies vom Kreistag Friesland entsprechend beschlossen wird.

Zur Bildung der Linienbündel wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Raumordnung (RROP 2020 des LK Friesland)
- Verkehrliche Verflechtungen (Nachfragebeziehungen)
- Wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgewogenes Verhältnis aus wirtschaftlich guten und schlechten Linien, Vermeidung von Rosinenpickerei)
- Optimierungspotenzial betrieblicher Rahmenbedingungen

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

Linienbündel „Nord“ (ab vsl. 01.09.2034)		
Linie	Linienverlauf	Ende aktuelle Konzession
121	Schillig – Hooksiel - Wilhelmshaven	31.08.2034
211	Hooksiel – Hohenkirchen - Harlesiel	28.09.2031
212	Jever – Hohenkirchen – Minsen – Horumersiel	31.03.2027
214	Jever – Upjever – Moorwarfen – Sillenstede	01.08.2033
216	Jever – Sillenstede – Fedderwardengroden – Wilhelmshaven	22.07.2032
220	Jever – Heidmühle – Sillenstede – Jever	31.03.2034
223	Jever – Waddewarden – Hooksiel	31.03.2027
224	Jever – Hohenkirchen – Wiarden – Horumersiel	31.03.2027
225	Hohenkirchen – Hooksiel	31.03.2027
Linienbündel „Mitte“ (ab vsl. 29.09.2031)		
Linie	Linienverlauf	Ende aktuelle Konzession
111	Wilhelmshaven – Wiesmoor	30.06.2027
215	Jever – Cäciliengroden	28.09.2031
217	Jever – Roffhausen – Middelsfähr	14.08.2031
218	Friedeburg – Schortens – Jever	14.08.2031
219	Jever – Schortens – Grafschaft – Wilhelmshaven	31.12.2030
222	Sande – Cäciliengroden – Wilhelmshaven	28.09.2031
241	Jever – Cleverns – Rispel	31.07.2030
242	Jever – Heidmühle-Neustadtgödens – Sanderahm – Cäciliengroden – Sande	31.07.2025

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Linienbündel „Süd“ (ab vsl. 01.01.2034)		
Linie	Linienverlauf	Ende aktuelle Konzes-sion
221	Bockhornerfeld – Bredehorn – Grabstede – Osterforde – Bockhorn	27.05.2027
251	Varel – Steinhausen – Bockhorn – Zetel – Sande – Wilhelmshaven	31.12.2033
253	Varel – Langendamm – Dangast	31.12.2032
255	Obenstrohe – Grünenkamp – Bockhornerfeld – Grabstede – Bredehorn	31.12.2032
256	Zetel – Jaderberg/Varel – Bockhorn – Zetel	01.04.2027
257	Varel – Jaderberg	01.04.2027
259	Varel – Langendamm – Dangast	08.08.2027
261	Blauhand – Ellenserdamm – Steinhausen – Bockhorn	08.08.2027
261a	Asterfeld – Schweinebrück – Zetel – Neuenburg – Bockhorn	08.08.2027
262	Streek – Neudorf – Neuenwege – Rosenberg – Büppel – Varel	08.08.2027
263	Dangast – Borgstede – Winkelheide – Obenstrohe – Varel	08.08.2027
264	Marx – Friedeburg – Horsten – Bogenbergerfeld – Zetel	08.08.2027
265	Varel– Bockhorn – Neuenburg – Zetel – Horsten – Schortens – Jever	31.07.2028
268	Neuenburg – Bredehorn – Grabstede – Bockhorn	31.12.2032
270	Veranstaltungslinie – Wochenende an der Jade	30.06.2033
271	Veranstaltungslinie – Altstadtfest Jever	31.07.2033
272	Veranstaltungslinie – Bockhorner Markt	07.09.2027
273	Stadtbus Varel	31.10.2033
274	Veranstaltungslinie – Zeteler Markt von Neustadtgödens	31.10.2033

Tabelle 10: Linienbündelung Landkreis Friesland

6.3 Ziele Verkehrsangebot

Die bestehende Netzhierarchie soll beibehalten und weiter ausgebaut werden. Für die **Bedienungsebene 1** werden folgende Mindestqualitätsstandards festgelegt:

Bedienebene 1			
Bedienungsangebot (zu Schul- und Ferienzeiten)		Bedienzeiten	Bedienungshäufigkeit
	Montag – Freitag	mind. 6 – 20 Uhr	mind. 1 Std.-Taktverkehr
	Samstag	mind. 8 – 15 Uhr	mind. 2 Std.-Taktverkehr
	Sonn- und Feiertag	mind. 10 – 15 Uhr	mind. 2 Std.-Taktverkehr
	Zur Aufrechterhaltung der Bedienzeiten können alternativ Anruflinienverkehre in Absprache mit den Aufgabenträgern eingesetzt werden.		

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Der Bedienungsebene 1 werden folgende Linien zugeordnet: 111, 121, 211, 212, 215, 219, 253 und 251.

Für die **Bedienungsebene 2** gelten folgende Mindestangebotsstandards:

Bedienebene 2			
Bedienungsangebot (zu Schul- und Ferienzeiten)		Bedienzeiten	Bedienungshäufigkeit
	Montag – Freitag	mind. 6 – 18 Uhr	mind. 2 Std.-Taktverkehr
	Samstag	mind. 8 – 14 Uhr	mind. 2 Std.-Taktverkehr
	Zur Aufrechterhaltung der Bedienzeiten können alternativ Anruflinienverkehre in Absprache mit den Aufgabenträgern eingesetzt werden.		

Der Bedienungsebene 2 werden folgende Linien zugeordnet: 214, 241 und 242.

Im Jahr 2018 wurde ein Linienkonzept mit vertakteten Verkehren und Taktknoten für den Landkreis Friesland entworfen. Folgende Maßnahmen sollten zur vollständigen Umsetzung des neuen Linienkonzeptes umgesetzt werden:

- stündliche Anbindung des Nordwestkrankenhauses Sanderbusch aus Jever/Schortens
- stündliche Anbindung von Obenstrohe und Büppel an Varel
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Hauptlinien (Bedienungsebene 1) durch Verbesserung der Nebenlinien auf Bedienungsebene 2 und/oder Einrichtung von flexiblen Bedienformen als Zubringerverkehre aus den Ortschaften zu den Hauptlinien

Zur Bewertung der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs als eine Qualitätskenngröße werden folgende fußläufige Einzugsbereiche festgelegt:

- SPNV: 1.000 m (3.000 m mit Fahrrad)
- Bus, Bürgerbus oder Anrufbus: 600 m
- Stadtverkehre und Angebote der Daseinsvorsorge: 300 m (200 m bei Nachfrageschwerpunkten)

Defizite bei der ÖPNV-Erschließung in den Gemeinden Wangerland und Bockhorn können durch die Einrichtung bzw. Ausweitung flexibler Bedienangebote reduziert werden.

Alternative Bedienformen

Alternative Bedienformen bieten in dispersen, ländlichen Strukturen die Möglichkeit das ÖPNV-Angebot effizient zu ergänzen und so die Qualität des Systems zu steigern.

Flexible Bedarfsverkehre sollen in den Bereichen eingerichtet werden, welche sich nicht in der Nähe einer Hauptlinie befinden und als Zubringer zu Haltestellen an den Hauptlinien dienen.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Folgende Kriterien soll der flexible Bedarfsverkehr erfüllen:

- Barrierefreie Fahrzeuge (6-8-Sitzer), elektrisch
- Anmeldung telefonisch oder per App bis 60 Min. vor der Fahrt
- Zusätzliche virtuelle Haltestellen in sehr ländlichen Bereichen

Fahrzeuge

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen allen gesetzlichen Anforderungen (u. a. StVO, StVZO, STVG, PBefG, BOKraft, SaubFahrzeugBeschG), genügen. Vom Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass sich die Fahrzeuge stets in einem einwandfreien Zustand befinden und die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können. Besonderes Augenmerk ist auf die Aspekte Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut zu legen. Grundsätzlich ist der Einsatz von Hybridbussen, Wasserstoffbussen und batterieelektrischen Fahrzeugen anzustreben.

Bezüglich der Mindestausstattung werden die Fahrzeuge in zwei Kategorien unterteilt. Fahrzeuge der Kategorie A sind Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Sie müssen niederflurig sein und über eine hochwertige Ausstattung verfügen (Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige). Fahrzeuge der Kategorie B sind Fahrzeuge, die im Ausbildungsverkehr als Verstärker zum Einsatz kommen.

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 Und mit einem einheitlichen Auftritt und einem einfachen Buchungssystem kundenfreundlich agieren zu können. Eine Integration des SPNV in den VEJ-Tarif ist wünschenswert.

6.5 Ziele Infrastruktur

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. Aus diesem Grund unterstützt der Landkreis die Kommunen beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen auf Antrag mit bis zu 12,5 Prozent der Gesamtkosten zusätzlich zur Förderung durch die LNVG.

Um das Voranschreiten des barrierefreien Haltestellenausbaus überprüfen zu können, soll ein Haltestellenkataster als Controllinginstrument aufgebaut werden, welches die wichtigen Ausstattungsmerkmale erfasst. Dieses Haltestellenkataster ist fortwährend auf dem aktuellen Stand zu halten. Im Haltestellenkataster werden auch die Haltestellen genannt, die nicht zwingend barrierefrei ausgebaut werden, weil sie z.B. nicht barrierefrei erreichbar sind oder lediglich der Beförderung einzelner SchülerInnen dienen.

Grundsätzlich sollen Haltestellen als Aushängeschild des ÖPNV attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Sie sollen sicher, gut erreichbar (vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad) und sauber sein und so zur Aufenthaltsqualität bei Wartezeiten beitragen. Des Weiteren sollen die Haltestellen mit angemessenen Fahrradabstell-

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

anlagen im Sinne des Fahrradkonzeptes des Landkreises Friesland ausgestattet sein. Insbesondere an Verknüpfungspunkten mit vielen Umstiegen ist dies wichtig. Um Umstiege komfortabel realisieren zu können, werden folgende Mindestübergangszeiten festgelegt:

- Varel Bahnsteig 1: 5 min
- Varel Bahnsteig 2: 10 min
- Sande und Schortens-Heidmühle: 7 min
- Jever und alle ZOB: 5 min

In den Küstenbadeorten Horumersiel und Dangast sind P&R-Anlagen vorzusehen, um die Orte vom Individualverkehr zu entlasten. Dafür zuständig sind die Kommunen als Straßenbaulastträger. Zudem sind in unmittelbarer Nähe der P&R-Anlagen Haltestellen zu errichten, um sie an den ÖPNV anzuschließen. In Horumersiel-Schillig ist ein Shuttleverkehr zwischen dem P&R-Platz und den wichtigen Zielen der näheren Umgebung (u.a. Strände, Campingplatz, Hallenbad, Ortskern) einzurichten.

Mobilitätstationen

Zusammen mit der Stadt Wilhelmshaven und der VEJ wurde ab 2021 ein Konzept zur Implementierung von Mobilitätsstationen erarbeitet. Das Kernstück des Konzepts ist die Vernetzung der Mobilitätsangebote an geeigneten ÖPNV-Knotenpunkten durch physische Stationen und die Ergänzung um weitere Services wie dem Car- und Bikesharing sowie ggf. On-Demand-Services. Die Nutzeninnovation dahinter soll ein für Einwohner und Touristen vielseitigeres wie auch aufeinander abgestimmtes Mobilitätsangebot sein, um als eine weitere Alternative für den motorisierten Individualverkehr zu dienen.

Die Mobilitätsstationen fungieren an den Hauptknotenpunkten als Verteiler- und Ankerpunkte sowie Aufenthaltsorte, um die Reisekette und das Warten angenehmer zu gestalten. Sprich, die sogenannte Multimodalität soll ausgebaut und durch qualitative weiche Faktoren aufgewertet werden. Je Gemeinde soll mindestens eine Station gebaut werden. Es sollen zwei Stationstypen verwendet werden. Mobilitätsstationen sind größere Varianten, die für Orte mit Bahnhöfen mit Bahnanschluss bzw. Häfen vorgesehen sind. Mobilitätspunkte sind für Orte ohne Bahnhöfe (ZOBs/Haltestelle) geeignet. Beide Varianten weisen dieselben Grundausstattungen auf, jedoch gibt es insbesondere bei den Mobilitätsstationen Raum für Zusatzangebote bzw. Erweiterungen.

Als Grundlage dienten zwei Konzepte unterschiedlicher Planungsbüros, die durch Standortfaktoren und wissenschaftliche Vorgaben ergänzt wurden. Im Zuge dessen konnten mithilfe dieser Informationen die Standorte Harlesiel, Anleger; Jever, ZOB/Bahnhof; Heidmühle, Bahnhof; Sande, Bahnhof; und Varel, Bahnhof als erste Mobilitätsstationen in Friesland identifiziert werden. Als Mobilitätspunkte sind Dangast, Strand; Hohenkirchen, ZOB; Hooksiel, ZOB; Horumersiel, ZOB; Jever, Alter Markt und Zetel, ZOB angedacht.

6.6 Ziele Fahrgastinformation und Marketing

Einen wesentlichen Beitrag zur Wahrnehmung des ÖPNV im VEJ leisten die Mobilitätszentralen. Sie sind Anlaufstelle bei Fragen, bieten Informationen und Dienstleistungen rund um den ÖPNV. Durch den direkten Kontakt kann die Kundenbindung gestärkt und die Zufriedenheit gesteigert werden.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Für die Wahrnehmung des ÖPNV als attraktive Alternative zum privaten Pkw ist die Vermarktung ebenso wichtig wie ein gutes Angebot. Aus diesem Grund möchte der Landkreis eine beratende Rolle in Fragen des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements einnehmen.

Das kommunale Mobilitätsmanagement zielt darauf ab den Umweltverbund in Städten und Gemeinden zu stärken. Das kann durch die Einrichtung von Car- und Bike-Sharing-Systemen geschehen. Auch durch gezieltes Parkraummanagement kann die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden. Zudem sind Kampagnen und Aktionen, die auf neue und bestehende Angebote aufmerksam machen essenziell für deren Erfolg. Dabei ist es wichtig auf die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen einzugehen, beispielsweise in Mobilitätsschulungen für Kinder oder ältere Menschen oder bei webbasierten Informationsplattformen. Aber auch Betriebe, Verbände und weitere Interessensgemeinschaften können für Zielgruppen für Mobilitätsmanagement sein.

Schülerinnen und Schülern soll sicheres, rücksichtsvollen und selbstständiges Verhalten im Straßenverkehr beigebracht werden. Insbesondere Fußweg- und Fahrradkonzepte sowie eine gute Anbindung an den ÖPNV leisten dazu einen Beitrag.

Älteren Menschen und weiteren potenziellen Neukunden soll das ÖPNV-Angebot nähergebracht werden. Dazu zählen Informationen zu Tarif und Fahrkartensortiment, zum Fahrtangebot und Funktionsweise des ÖPNV-Systems. Die Informationen müssen auch für Gelegenheitsnutzer des ÖPNV einfach zugänglich und leicht verständlich sein.

Gleiches gilt für Touristen. Auch sie sollen attraktive Angebote des ÖPNV aufgeklärt werden und so eine Alternative zum privaten Pkw aufgezeigt bekommen. Im Freizeit- und Tourismusverkehr spielt die Fahrradmitnahme eine besondere Rolle.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt darauf ab Arbeitnehmer zu einem bewussteren Mobilitätsverhalten zu bewegen und Unternehmen zu unterstützen, nachhaltige Mobilität zu fördern. Neben ökologischen Verbesserungen können auch ökonomische Aspekte verbessert werden. Dabei spielen sowohl Dienstwege als auch der Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort eine Rolle.

6.7 Ziele SPNV

Aufgabenträger für den SPNV in der VEJ-Region ist die LNVG. Der Landkreis hat jedoch ein Interesse daran, dass die Attraktivität des SPNV weiter steigt und so einen Beitrag zum Gesamtsystem ÖPNV leistet. Dafür setzt sich der Landkreis Friesland für die folgenden Anpassungen ein:

- Verbesserung des Anschlusses an den Fernverkehr in Oldenburg oder
- Direkter Anschluss von Wilhelmshaven an den Fernverkehr (Deutschland-Takt)
- Einführung eines 30 Minuten Taktes auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven
    - Dafür erforderlich: Wiederaufbau des Mittelbahnsteigs in Sande und Überspannung der Wartungs- und Entsorgungsgleise in Wilhelmshaven mit Fahrdraht
- Einbau einer neuen Weichenverbindung vom östlichen zum westlichen Streckengleis in der südlichen Bahnhofsausfahrt Varel zur Verbesserung der Situation bei Sperrung der Gleise 1 und 2 im Rahmen von Bauarbeitenr

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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.

Maßnahme	Priorität	finanzieller Aufwand (LK)	Zuständigkeit
Fortwährender barrierefreier Ausbau der Haltestellen	1	350.000 € p.a. (aus Reg.-Mitteln)	Kommunen als Baulastträger
Evaluierung und (bei Bedarf) Optimierung der Frieslandtakt-Linien	1	XXX	Landkreis Friesland, Verkehrsunternehmen
Ergänzung des Hauptliniennetzes um eine Linie im Südkreis (Erschließung von Büppel und Obenstrohe)	1	320.000 € p.a.	Landkreis Friesland, Verkehrsunternehmen
Einrichtung von flexiblen Bedienformen, als Ergänzung zum Hauptliniennetz (Erschließung der „Außenbereiche“)	1	Planung 100.000 € Umsetzung 500.000 € p.a.	Landkreis Friesland
Steigerung des Anteils emissionsarmer Fahrzeuge	1	200.000 € p.a.	Verkehrsunternehmen
Implementierung von Mobilitätsstationen	1	750.000 € (über 4 Jahre)	Landkreis Friesland, Kommunen
stündliche Anbindung des Nordwestkrankenhauses Sanderbusch aus Jever/Schortens	2	100.000 € p.a.	Landkreis Friesland
Aufbau und kontinuierliche Aktualisierung eines Haltestellenkatasters	2	XXX	Landkreis Friesland
Einrichtung von im ÖPNV bedienten P&R-Plätzen in den Orten Horumersiel und Dangast	3	XXX	Kommunen

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Tabelle 11: Maßnahmenkatalog

Finanzierung

Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Friesland					
	2025	2026	2027	2028	2029
Zuwendungen nach § 7 Abs. 4 NNVG	135.000 €	135.000 €	135.000 €	135.000 €	135.000 €
Zuwendungen nach § 7 Abs. 5 NNVG	500.000 €	525.000 €	550.000 €	575.000 €	600.000 €
Zuwendungen nach § 7a NNVG	1.415.839 €	1.415.839 €	1.415.839 €	1.415.839 €	1.415.839 €
Zuwendungen nach § 7b NNVG	378.711 €	378.711 €	378.711 €	378.711 €	378.711 €
erhaltene Ausgleichzahlungen für kreis-überschreitende Verkehre	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €
Finanzmittel ÖPNV von Dritten gesamt	**2.292.550 €**	**2.954.550 €**	**2.979.550 €**	**3.004.550 €**	**3.029.550 €**
Eigenmittel LK für den ÖPNV	4.720.450 €	5.220.450 €	5.720.450 €	5.745.450 €	5.745.450
Zeitplan Maßnahmen	*Evaluierung*	*Stundentakt Obenstrohe (+300.000€)*	*Anrufbus-verkehr (+500.000€)*	*zus. Elektro-/ H_2-Busse (+200.000€)*	Stundentakt Sanderbusch (+100.000 €)
Kosten ÖPNV (AV)	7.000.000 €	7.300.000 €	7.700.000 €	7.900.000 €	8.000.000 €
sonstige Kosten (Förderungen, VEJ, etc.)	500.000 €	525.000 €	550.000 €	575.000 €	600.000 €
Mobilitätsstationen (Eigenanteil)	50.000 €	300.000 €	300.000 €	100.000 €	-
Kosten für kreisüberschreitende Verkehre	100.000 €	150.000 €	150.000 €	175.000 €	175.000 €
Kosten ÖPNV gesamt	**7.650.000 €**	**8.275.000 €**	**8.800.000 €**	**8.950 .000 €**	**8.775.000 €**

Tabelle 12: Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Friesland

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

8 Anlagen

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

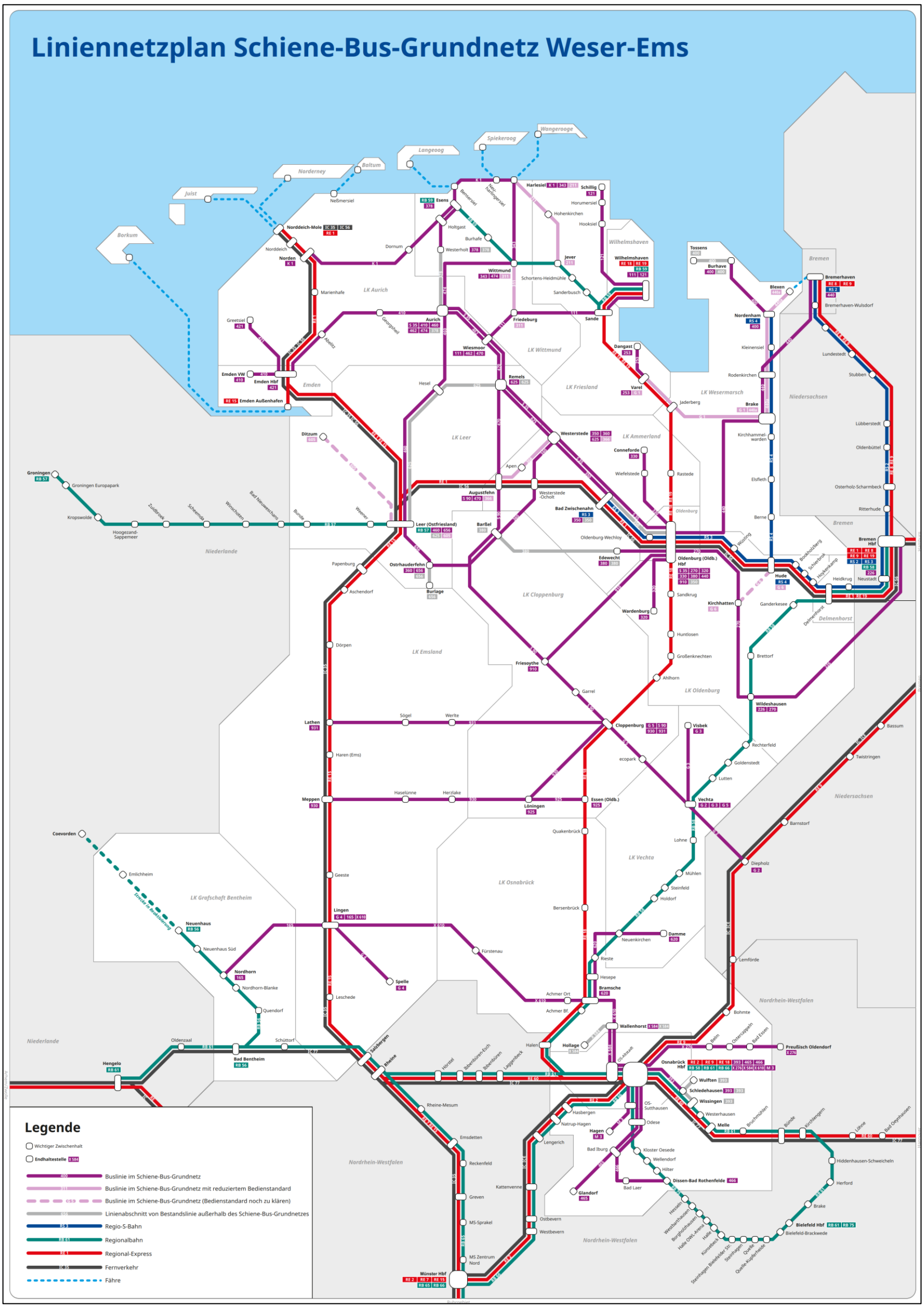


Abbildung 13: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Anlage 2: Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen

Konzept zur Gestaltung

bestehender und neuer Haltestellen

Stand: Dezember 2017

Verkehrsverbund Ems Jade

Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

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 Gewährleitung 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 Haltestellenausstattungselemente 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 Haltestellenname 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 :	• 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 :	• Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert • alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)
Dachform:	• Satteldach • nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben) • traufständisch 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 :	• Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt
Schaukasten:	• DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung
Papierkorb :	• außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
Haltestellenschild :	• integriert auf / an Wartehalle (s.u.);
Glas :	• 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	+	+	klein
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrtzweck (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

7. Haltestellenschilder

Die Haltestellenschilder im Verkehrsverbund Ems-Jade wurden stufenweise erneuert und entsprechen inzwischen weitestgehend einem einheitlichen Aussehen. Um das einheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen(-schilder) zu bestärken, sollen zukünftige Anschaffungen von Haltestellenschildern die folgenden Designrichtlinien berücksichtigen:

Das zu verwendende Material der Haltestellenschilder muss den besonderen Wetterbedingungen in der Region entsprechen. Als zu verwendendes Material hat sich bewährt:

- Aluminium mit einer Stärke vom 4mm
- Beidseitig vollflächig mit reflektierender Folie
- Grundfarbe: Blau RAL 5017
- VEJ-Logo 3-farbig

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 Aushangvitrinen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrinen mit Imbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

9. Mindestanforderungen zur Gewährleitung 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.

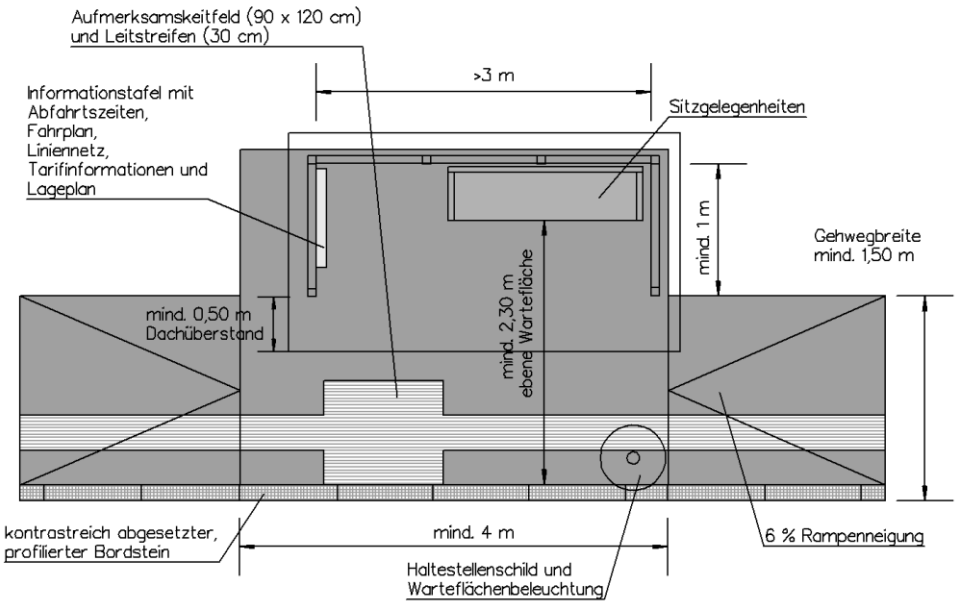
Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen,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

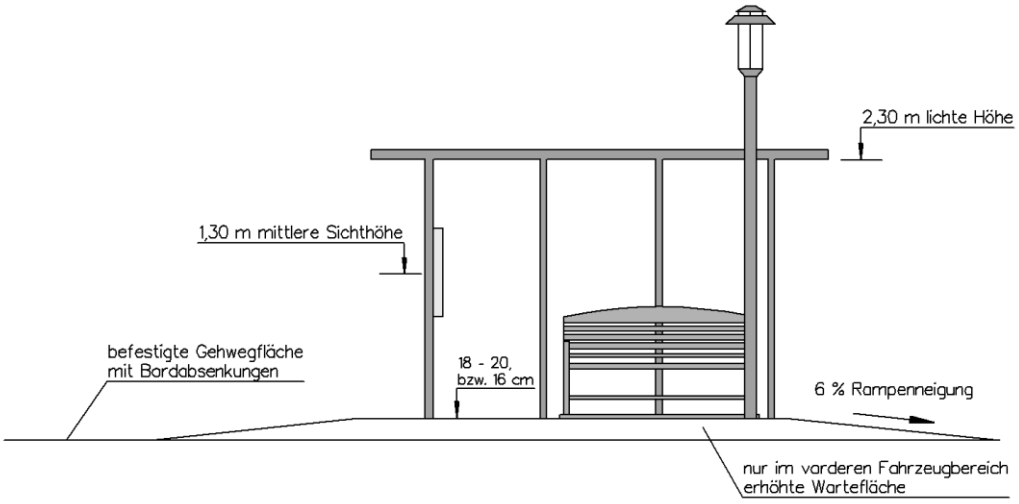
Es werden von der Verkehrsregion und dem Verkehrsverbund Ems-Jade folgende Mindestanforderungen an die Haltestellen zur Herstellung von Barrierefreiheit gestellt:

Ausstattungselement	**Anforderungen**
Haltestellenschild	• Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein
Zuwegung zur Haltestelle	• Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm
Rampen	• Neigung maximal 4-6 % • Mindestbreite 1,20 m • Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	• Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen. Schriftgröße mindestens 0,2 cm, besser 0,3 cm
Befestigte Wartefläche	• 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 farblichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	• Niederflurgeeigneter Hochbord, 16 bis 20 cm • Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	• Einbau eines Blindenleitsystems mit Auffindestreifen gemäß DIN 32984

	• 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	• 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	• Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:



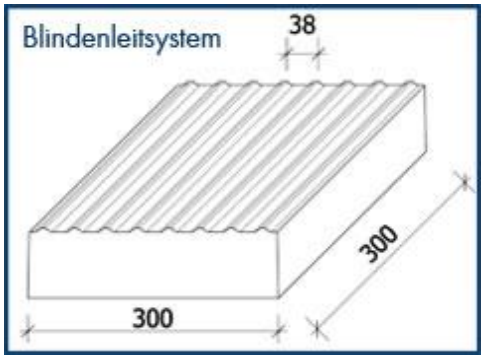


Bei den angegebenen Maßen der Bewegungsflächen handelt es sich um Mindestmaße. Bei höherem Fahrgastaufkommen sind die Bewegungsflächen entsprechend großzügiger zu bemessen.

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
Astrid Lindgren Grundschule Neuenburg	Grundschule	Zetel	140
Grundschule am Harlinger Weg Jever	Grundschule	Jever	180
Grundschule am Schloßplatz	Grundschule	Varel	150
Grundschule Bockhorn	Grundschule	Bockhorn	240
Grundschule Bockhorn (Außenstelle Steinhausen)	Grundschule	Bockhorn	s.o.
Grundschule Bohlenberge	Grundschule	Zetel	90
Grundschule Büppel	Grundschule	Varel	140
Grundschule Cäciliengroden	Grundschule	Sande	70
Grundschule Cleverns	Grundschule	Jever	90
Grundschule Glarum	Grundschule	Schortens	120
Grundschule Grabstede	Grundschule	Bockhorn	100
Grundschule Hafenschule Varel	Grundschule	Varel	80
Grundschule Heidmühle	Grundschule	Schortens	150
Grundschule Hohenkirchen	Grundschule	Wangerland	120
Grundschule Hooksiel	Grundschule	Wangerland	130
Grundschule Jungfernbusch	Grundschule	Schortens	200
Grundschule Langendamm	Grundschule	Varel	200
Grundschule Neustadtgödens	Grundschule	Sande	70
Grundschule Obenstrohe	Grundschule	Varel	200
Grundschule Oestringfelde	Grundschule	Schortens	140
Grundschule Osterstraße	Grundschule	Varel	150
Grundschule Paul-Sillus-Schule	Grundschule	Jever	260
Grundschule Roffhausen	Grundschule	Schortens	100
Grundschule Sande	Grundschule	Sande	180
Grundschule Schortens	Grundschule	Schortens	150
Grundschule Sillenstede	Grundschule	Schortens	80
Grundschule Zetel	Grundschule	Zetel	220
Tetta-von-Oldersum-Schule (GS Tettens)	Grundschule	Wangerland	100

Tabelle 13: Grundschulen im Landkreis Friesland

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
Berufsbildende Schulen Jever	Berufsschule	Jever	1200
Berufsbildende Schulen Varel	Berufsschule	Varel	1500
Friedrich-Schlosser-Schule	Förderschule	Jever	120
Heinz-Neukäter-Schule	Förderschule	Varel	160
Von-Aldenburg-Schule	Förderschule	Varel	50
Integrierte Gesamtschule Nord	Gesamtschule	Schortens	1100
Integrierte Gesamtschule Süd	Gesamtschule	Zetel	550
Lothar-Meyer-Gymnasium Varel	Gymnasium	Varel	1100
Mariengymnasium Jever	Gymnasium	Jever	1000
Elisa-Kauffeld Oberschule	Oberschule	Jever	250
Oberschule am Falkenweg	Oberschule	Sande	250
Oberschule Bockhorn	Oberschule	Bockhorn	420
Oberschule Hohenkirchen	Oberschule	Wangerland	250
Oberschule Obenstrohe	Oberschule	Varel	240
Oberschule Varel	Oberschule	Varel	360

Tabelle 14: Weiterführende Schulen im Landkreis Friesland

Anlage 4: Verkehrsangebot je Linie und Verkehrstag

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
111	Wiesmoor – Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven	1h-Takt	2h-Takt	4 Fahrtenpaare
121	Friedeburg – Schortens – Jever	1h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
211	Jever – Tettens – Carolinensiel – Harlesiel	2h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
212	Jever – Hohenkirchen – Minsen – Horumersiel	1h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
214	Jever – Upjever – Moorwarfen – Sillenstede	7 bzw. 10 Fahrten	3 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare
215	Jever – Heidmühle – Sande – Cäciliengroden	2h-Takt + Schulverkehr	Rufbus (5 Fahrtenpaare)	Rufbus (5 Fahrtenpaare)
216	Jever – Sillenstede – Fedderwardengroden – Wilhelmshaven	Schulverkehr (5 Fahrtenpaare)	-	-
217	Jever – Roffhausen – Middelsfähr	1 Fahrtenpaar	-	-
218	Friedeburg – Schortens – Jever	Schulverkehr + Rufbus	-	-
219	Jever – Schortens – Grafschaft – Wilhelmshaven	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
220	Jever – Heidmühle – Sillenstede – Jever	Schulverkehr (4 Fahrtenpaare)	-	-
221	Bockhornerfeld – Bredehorn – Grabstede – Osterforde – Bockhorn	Schulverkehr (1 bzw. 5 Fahrten)	-	-
222	Sande – Cäciliengroden – Wilhelmshaven	8 Fahrtenpaare	Rufbus (3 Fahrtenpaare)	-
223	Jever – Waddewarden – Hooksiel	9 Fahrtenpaare	Rufbus (3 Fahrtenpaare)	Rufbus (2 Fahrtenpaare)
224	Jever – Hohenkirchen – Wiarden – Horumersiel	Schulverkehr (3 bzw. 6 Fahrten)	1 Fahrtenpaar	-
225	Hohenkirchen – Hooksiel	Schulverkehr (3 bzw. 5 Fahrten)	-	-
241	Jever – Cleverns – Rispel	Schulverkehr (5 Fahrtenpaare)	-	-
242	Jever – Heidmühle-Neustadtgödens – Sanderahm – Cäciliengroden – Sande	Schulverkehr (6 Fahrtenpaare)	-	-
245	Hohenkirchen – Horumersiel – Jever – Hohenkirchen	4 Fahrten	-	-

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
251	Varel – Steinhausen – Bockhorn – Zetel – Sande – Wilhelmshaven	1h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
253	Varel – Langendamm – Dangast	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
255	Obenstrohe – Grünenkamp – Bockhornerfeld – Grabstede – Bredehorn	Schulverkehr (3 bzw. 6 Fahrten)	-	-
256	Zetel – Jaderberg/Varel – Bockhorn – Zetel	Schulverkehr (1 bzw. 3 Fahrten)	-	-
257	Varel – Jaderberg	Schulverkehr (1 bzw. 2 Fahrten)	-	-
259	Varel – Langendamm – Dangast	Schulverkehr (2 bzw. 3 Fahrten)	-	-
260	Ellenserdamm – Blauhand – Zetelermarsch – Zetel	Schulverkehr (1 bzw. 4 Fahrten)	-	-
261	Blauhand – Ellenserdamm – Steinhausen – Bockhorn	Schulverkehr (3 bzw. 4 Fahrten)	-	-
261a	Asterfeld – Schweinebrück – Zetel – Neuenburg – Bockhorn	Schulverkehr (8 Fahrten)	-	-
262	Streek – Neudorf – Neuenwege – Rosenberg – Büppel – Varel	Schulverkehr (4 Fahrtenpaare)	-	-
263	Dangast – Borgstede – Winkelheide – Obenstrohe – Varel	Schulverkehr (9 bzw. 13 Fahrten) + 2 Fahrtenpaare in den Ferien	-	-
264	Marx – Friedeburg – Horsten – Bogenbergerfeld – Zetel	Schulverkehr (5 bzw. 7 Fahrten)	-	-
265	Varel– Bockhorn – Neuenburg – Zetel – Horsten – Schortens – Jever	Schulverkehr (11 Fahrten)	-	-
268	Neuenburg – Bredehorn – Grabstede – Bockhorn	Schulverkehr (4 Fahrtenpaare)	-	-
270	Varel – Wilhelmshaven	Veranstaltungsverkehr „Wochenende an der Jade“		
271	Varel – Jever	Veranstaltungsverkehr „Altstadtfest Jever“		
272	Varel – Bockhorn	Veranstaltungsverkehr „Borkhorner Markt“		
273	Stadtbus Varel	4 bzw. 10 Fahrten	-	-
274	Neustadtgödens – Zetel	Veranstaltungsverkehr „Zeteler Markt“		
313	Jever – Wittmund	9 Fahrtenpaare im Schulverkehr	-	-
480	Aurich – Wittmund – Jever	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
430	Varel – Schwei - Rodenkirchen	7 Fahrtenpaare	-	-

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
431	Varel – Jaderberg – Ovelgönne - Brake	10 Fahrtenpaare	-	-
100007	Sande – Harlesiel	1 Fahrtenpaar	1 Fahrtenpaar	1 Fahrtenpaar

Tabelle 15: Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag

Anlage 5: Linienkonzessionen ÖPNV

Linie	von	nach	Genehmigungsbe-ginn	Genehmigungs-ende	Konzessions-inhaber
111	Wilhelmshaven	Wiesmoor	01.07.2017	30.06.2027	Fass-Reisen
121	Schillig	Wilhelmshaven	01.09.2024	31.08.2034	Weser-Ems Busverkehr
211	Jever	Harlesiel	29.09.2021	28.09.2031	Weser-Ems Busverkehr
212	Jever	Horumersiel	01.04.2017	31.03.2027	Weser-Ems Busverkehr
214	Jever	Sillenstede	02.08.2023	01.08.2033	Weser-Ems Busverkehr
215	Jever	Cäciliengroden	29.09.2021	28.09.2031	Weser-Ems Busverkehr
216	Jever	Wilhelmshaven	23.07.2022	22.07.2032	Weser-Ems Busverkehr
217	Jever	Middelsfähr	15.08.2021	14.08.2031	Weser-Ems Busverkehr
218	Jever	Marx	01.01.2025	31.12.2034	Weser-Ems Busverkehr
219	Jever	Wilhelmshaven	01.01.2021	31.12.2030	Weser-Ems Busverkehr
220	Jever	Jever	01.04.2024	31.03.2034	Weser-Ems Busverkehr
221	Jührdenerfeld	Bockhorn	28.05.2017	27.05.2027	Bruns Omnibusverkehr
222	Sanderbusch	Wilhelmshaven	29.09.2021	28.09.2031	Weser-Ems Busverkehr
223	Jever	Hooksiel	01.04.2017	31.03.2027	Weser-Ems Busverkehr
224	Jever	Horumersiel	01.04.2017	31.03.2027	Weser-Ems Busverkehr
225	Hohenkirchen	Hooksiel	01.04.2017	31.03.2027	Weser-Ems Busverkehr
241	Jever	Müggenkrug	01.08.2020	31.07.2030	Weser-Ems Busverkehr
242	Cäciliengroden	Jever	01.08.2024	31.07.2035	Weser-Ems Busverkehr
245	Wangerland	Jever	01.07.2023	31.05.2026	Weser-Ems Busverkehr
251	Varel	Wilhelmshaven	01.01.2024	31.12.2033	Bruns Omnibusverkehr
253	Vare	Dangast	01.01.2023	31.12.2032	Bruns Omnibusverkehr
255	Bockhornerfeld	Varel	01.01.2022	31.12.2032	Bruns Omnibusverkehr
256	Idagroden	Jaderberg	02.04.2017	01.04.2027	Bruns Omnibusverkehr
257	Borgstede	Jaderberg	02.04.2017	01.04.2027	Bruns Omnibusverkehr
259	Rallenbüschen	Obenstrohe	09.08.2017	08.08.2027	Bruns Omnibusverkehr
260	Zetel	Bockhorn	09.08.2017	08.08.2027	Bruns Omnibusverkehr
261	Blauhand	Zetel	09.08.2017	08.08.2027	Bruns Omnibusverkehr
261a	Collstede	Bockhorn	09.08.2017	08.08.2027	Bruns Omnibusverkehr
262	Neuenwege	Obenstrohe	09.08.2017	08.08.2027	Bruns Omnibusverkehr
263	Varel	Bockhorn	09.08.2017	08.08.2027	Bruns Omnibusverkehr
264	Ruttel	Neuenburg	09.08.2017	08.08.2027	Bruns Omnibusverkehr
265	Bockhorn	Wilhelmshaven	01.08.2018	31.07.2028	Bruns Omnibusverkehr
268	Bockhorn	Collstede	01.01.2023	31.12.2032	Bruns Omnibusverkehr

Linie	von	nach	Genehmigungsbe-ginn	Genehmigungs-ende	Konzessions-inhaber
270	Varel	Wilhelmshaven	01.07.2023	30.06.2033	Bruns Omnibusverkehr
271	Varel	Jever	01.08.2023	31.07.2033	Bruns Omnibusverkehr
272	Varel	Bockhorn	08.09.2017	07.09.2027	Bruns Omnibusverkehr
273	Varel	Varel	01.08.2018	31.07.2028	Bruns Omnibusverkehr
274	Neustadtgödens	Zetel	01.11.2023	31.10.2033	Bruns Omnibusverkehr
313	Jever	Wittmund	01.01.2026	31.12.2035	Weser-Ems Busverkehr
480[4]	Aurich	Jever	01.08.2025	30.04.2030	Kreisbahn Aurich
10007	Sande	Harlesiel	23.11.2021	22.12.2029	Weser-Ems Busverkehr
N39	Hooksiel	Wilhelmshaven	01.07.2018	30.06.2028	Weser-Ems Busverkehr

Tabelle 16: Linienkonzessionen ÖPNV Landkreis Friesland

[4] Zuständigkeit Landkreis Aurich

Anlage 6: Zuordnung Bedienungsebenen

Linien Bedienungsebene 1	
Linie	Fahrtverlauf
121	Wiesmoor – Friedeburg – Sande – Wilhelmshaven
219	Jever – Schortens – Grafschaft – Wilhelmshaven
251	Varel – Steinhausen – Bockhorn – Zetel – Sande – Wilhelmshaven
253	Varel – Dangast
111	Wilhelmshaven – Sande – Wiesmoor
215	Jever – Schortens – Sande
211	Hooksiel – Hohenkirchen - Harlesiel
212	Jever – Hohenkirchen – Schillig
480	Aurich – Wittmund – Jever
Linien Bedienungsebene 2	
Linie	Fahrtverlauf
214	Jever - Upjever - Moorwarfen - Sillenstede
242	Jever – Heidmühle-Neustadtgödens – Sanderahm – Cäciliengroden – Sande
245	Hohenkirchen – Horumersiel – Jever – Hohenkirchen (Bürgerbus)
263	Dangast – Borgstede – Winkelheide – Obenstrohe – Varel
265	Varel– Bockhorn – Neuenburg – Zetel – Horsten – Schortens – Jever
Linien Bedienungsebene 3	
Linie	Fahrtverlauf
216	Jever – Sillenstede – Fedderwardengroden – Wilhelmshaven
217	Jever – Roffhausen – Middelsfähr
218	Friedeburg – Schortens – Jever
220	Jever – Heidmühle – Sillenstede – Jever
221	Bockhornerfeld – Bredehorn – Grabstede – Osterforde – Bockhorn
222	Sande – Cäciliengroden – Wilhelmshaven
223	Jever – Waddewarden – Hooksiel
224	Jever – Hohenkirchen – Wiarden – Horumersiel
225	Hohenkirchen – Hooksiel
255	Obenstrohe – Grünenkamp – Bockhornerfeld – Grabstede – Bredehorn
256	Zetel – Jaderberg/Varel – Bockhorn – Zetel
257	Varel – Jaderberg
259	Varel – Langendamm – Dangast
261	Blauhand – Ellenserdamm – Steinhausen – Bockhorn
261a	Asterfeld – Schweinebrück – Zetel – Neuenburg – Bockhorn
262	Streek – Neudorf – Neuenwege – Rosenberg – Büppel – Varel
264	Marx – Friedeburg – Horsten – Bogenbergerfeld – Zetel
268	Neuenburg – Bredehorn – Grabstede – Bockhorn
273	Stadtbus Varel
313	Jever – Wittmund

Anlage 7: Haltestellenkataster

Kategorien: 1 – barrierefrei ausgebaut
2 – barrierefreier Ausbau erforderlich
3 – barrierefreier Ausbau evtl. erforderlich
4 – barrierefreier Ausbau nicht erforderlich

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Accum, Adlerstraße	Schortens	3	
Accum, Ort	Schortens	2	
Accum, Pingelei	Schortens	4	
Addernhausen Grüner Wald	Schortens	1	x
Addernhausen Siedlung	Schortens	4	
Addernhausen Waldschlößchen	Schortens	1	x
Adelheidsgroden Bauer	Bockhorn	3	
Adelheidsgroden Kreuzung	Bockhorn	3	
Altgarmssiel	Wangerland	2	
Altgarmssiel Schule	Wangerland	3	
Altgödens	Sande	2	
Altjührden Plaggenkrug	Varel	3	
Altjührden Schule	Varel	2	
Astederfeld Alte Schule	Zetel	1	x
Astederfeld Plaggendamm	Zetel	4	
Astederfeld Siedlung	Zetel	1	x
Augustengroden Schwarzeck	Wangerland	2	
Aukens	Wangerland	4	
Bassens	Wangerland	3	
Blauhand Bohlken	Zetel	3	
Blauhand Haltehäuschen	Zetel	3	
Blauhand L 815	Zetel	1	x
Bockhorn Esch	Bockhorn	1	x
Bockhorn Lange Str.	Bockhorn	1	x
Bockhorn Rathaus	Bockhorn	1	x
Bockhorn Schulzentrum	Bockhorn	1	x
Bockhornerfeld Braje	Bockhorn	3	
Bockhornerfeld Fass	Bockhorn	4	
Bockhornerfeld Gr. Querdamm	Bockhorn	4	
Bockhornerfeld Heidekrug	Bockhorn	1	x
Bockhornerfeld Ihmels	Bockhorn	4	
Bockhornerfeld Pannemann	Bockhorn	3	
Bockhornerfeld Schlör	Bockhorn	1	x

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Bockhornerfeld Tivoli	Bockhorn	4	
Bohlenberge Schule	Zetel	3	
Bohlenberge Wehde-/Pohlstr.	Zetel	2	
Bohlenbergerfeld Betonstr.	Zetel	1	x
Bohlenbergerfeld Friedeburger-/Fuhrenkamp-str.	Zetel	4	
Bohlenbergerfeld Friedeburger-/Wehdestr.	Zetel	4	
Bohlenbergerfeld Kielstraat	Zetel	1	x
Bohlenbergerfeld Pickerei	Zetel	4	
Bohlenbergerfeld Schulmuseum	Zetel	3	
Bohlenbergerfeld Siedlung	Zetel	3	
Borgstede B 437	Varel	2	
Borgstede Schule	Varel	3	
Bottens	Wangerland	4	
Bredehorn Abzw. Kreisstr.	Bockhorn	1	x
Bredehorn Friedhof	Bockhorn	3	
Bredehorn Stiener Krug	Bockhorn	1	x
Bredehorn Trafo	Bockhorn	1	x
Büppel Am Bäker	Varel	3	
Büppel An der Leke	Varel	3	
Büppel Flachsweg	Varel	3	
Büppel Neudorfer Kreuzung	Varel	3	
Büppel Schule	Varel	2	
Büppel Streekmoorweg	Varel	3	
Büppel Tannenkamp	Varel	3	
Cäciliengroden Deichstr.	Sande	3	
Cäciliengroden Karl-Marx-Platz	Sande	2	
Cäciliengroden Kirche	Sande	3	
Cäciliengroden Kurt-Schumacher-str.	Sande	2	
Cäciliengroden Schule	Sande	3	
Cleverns Behrends	Jever	4	
Cleverns Hayen	Jever	1	x
Cleverns Schule	Jever	1	x
Collstede Gewerbegebiet	Zetel	1	x
Collstede Tarbarger Landstr.	Zetel	1	x
Crildumersiel	Wangerland	4	
Dangast Alte Mühle	Varel	3	
Dangast Am Strand	Varel	2	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Dangast Nationalparkhaus	Varel	3	
Dangast OLB	Varel	3	
Dangast Sielstr.	Varel	2	
Dangastermoor Alter Bahnhof	Varel	2	
Dangastermoor Fürst Bismarck	Varel	1	x
Dauenstrift	Wangerland	3	
Driefel Ortsmitte	Zetel	2	
Dykhausen I	Sande	1	x
Dykhausen II Kirche	Sande	1	o
Ellens Hobbie	Zetel	4	
Ellens Ortsmitte	Zetel	3	
Ellenserdamm Ortsmitte	Zetel	1	x
Ellenserdamm Sielstr.	Zetel	4	
Fookwarf	Wangerland	4	
Förrien	Wangerland	3	
Friederikensiel Ort	Wangerland	2	
Friederikensiel Siedlung	Wangerland	3	
Friedrich-Augustengroden	Wangerland	3	
Friedrichsfeld B 437	Varel	3	
Funnens	Wangerland	3	
Glarum	Schortens	1	o
Gödens Friesenhof	Sande	1	x
Goelriehenfeld	Bockhorn	4	
Gottels	Wangerland	3	
Grabstede Meinen	Bockhorn	1	x
Grabstede Schule	Bockhorn	2	
Grabstede Stelter	Bockhorn	1	x
Grabstede Ziegelei	Bockhorn	4	
Grabstederfeld Hauptstr.	Bockhorn	3	
Grabstederfeld Wendeplatz	Bockhorn	3	
Grafschaft Berliner Str.	Schortens	1	o
Grafschaft Kaffeehaus Barkel	Schortens	3	
Grafschaft Störtebekerstr.	Schortens	4	
Grafschaft Winkelmann	Schortens	1	x
Grappermöns	Jever	3	
Groß Rhaude	Wangerland	4	
Groß Werdum	Wangerland	3	
Großengarms	Wangerland	4	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Grünenkamp Klattenhofstr.	Bockhorn	4	
Grünenkamp Schulzeweg	Bockhorn	3	
Grünenkamp Wendeplatz	Bockhorn	2	
Grünenkamp Willms	Bockhorn	4	
Haddien	Wangerland	1	x
Harlesiel Anleger	Wangerland	1	x
Heidmühle B 210	Schortens	1	o
Heidmühle Bahnhof	Schortens	2	
Heidmühle Bebelstr.	Schortens	3	
Heidmühle Brunnenweg	Schortens	4	
Heidmühle Deutscher Brunnen	Schortens	3	
Heidmühle Harms	Schortens	1	x
Heidmühle Hillerseck	Schortens	1	x
Heidmühle IGS Beethovenstr.	Schortens	1	x
Heidmühle IGS Mühlenweg	Schortens	1	x
Heidmühle Janssen	Schortens	3	
Heidmühle Klosterpark	Schortens	3	
Heidmühle Klosterweg/Amselweg	Schortens	3	
Heidmühle Klosterweg/Mühlenweg	Schortens	1	o
Heidmühle Kolonie	Schortens	3	
Heidmühle Menkestr./Popken	Schortens	3	
Heidmühle Moorhauser Weg	Schortens	3	
Heidmühle Mühlenweg	Schortens	4	
Heidmühle Norderneystr.	Schortens	3	
Heidmühle Rheinstr.	Schortens	3	
Heidmühle Schwimmbad	Schortens	1	x
Heidmühle Wangerooger Str.	Schortens	1	x
Helle	Wangerland	4	
Hohelucht Joosten	Varel	4	
Hohenkirchen Auhuserweg	Wangerland	4	
Hohenkirchen Bismarckstr.	Wangerland	1	x
Hohenkirchen Jelliestede/Spielstadt	Wangerland	1	x
Hohenkirchen Schillerstr.	Wangerland	1	o
Hohenkirchen Schulzentrum	Wangerland	1	x
Hohenkirchen Sietwendung	Wangerland	4	
Hohenkirchen ZOB	Wangerland	1	x
Hohenstiefersiel	Wangerland	4	
Hooksiel Alter Hafen	Wangerland	3	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Hooksiel Bäderstr.	Wangerland	3	
Hooksiel Bullermeck/Hafen	Wangerland	2	
Hooksiel Campingplatz	Wangerland	3	
Hooksiel Grundschule	Wangerland	4	
Hooksiel Nauenser Weg	Wangerland	4	
Hooksiel Nordstr.	Wangerland	4	
Hooksiel Schmidtshörn	Wangerland	3	
Hooksiel ZOB	Wangerland	1	x
Horum	Wangerland	3	
Horum Helmers	Wangerland	4	
Horumersiel Andelweg	Wangerland	3	
Horumersiel Friesenhörn	Wangerland	3	
Horumersiel Ort	Wangerland	2	
Horumersiel Rudolf-Garlichs-str.	Wangerland	3	
Idagroden Kusch	Bockhorn	4	
Jeringhave Dorfkrug	Varel	2	
Jethausen Töpferei	Varel	3	
JEV Alter Markt/Schloss	Jever	1	x
JEV Am Woltersberg	Jever	4	
JEV AOK	Jever	1	x
JEV Auskündigerei	Jever	3	
JEV BBS	Jever	1	x
JEV Blumenkohl	Jever	3	
JEV Brauerei	Jever	3	
JEV Dannhalmsweg	Jever	1	x
JEV Einkaufszentrum	Jever	3	
JEV Englischer Weg	Jever	3	
JEV Gewerbegebiet	Jever	1	x
JEV Hermannstr.	Jever	4	
JEV Hookstief	Jever	4	
JEV Kaffeehaus Rahrdum	Jever	1	x
JEV Kiebitzplatz	Jever	2	
JEV Kleine Bahnhofstr.	Jever	4	
JEV Kreisamt	Jever	3	
JEV Rahrdum Kreisel	Jever	1	x
JEV Rahrdumer Schweiz	Jever	3	
JEV Schützenhof	Jever	1	x
JEV Siebetshaus	Jever	2	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
JEV Sportzentrum	Jever	1	x
JEV Tivoli	Jever	2	
JEV ZOB/Bahnhof	Jever	1	x
Jührdenerfeld Alte Schule	Bockhorn	3	
Jührdenerfeld Haltestelle	Bockhorn	1	x
Jührdenerfeld Klosterhof	Bockhorn	3	
Jührdenerfeld Suhren	Bockhorn	3	
Kranenkamp	Bockhorn	3	
Kreyenbrok Abzw.	Bockhorn	3	
Landendamm, Rathaus II	Varel	2	
Langendamm Galgenkuhle	Varel	3	
Langendamm Schule	Varel	2	
Maisidden	Wangerland	3	
Marienburg Sande	Sande	1	x
Mariensiel	Sande	2	
Mederns	Wangerland	3	
Middelsfähr Ort	Schortens	3	
Middelsfähr Weidenweg	Schortens	1	x
Middoge	Wangerland	2	
Middoge Haus Middoge	Wangerland	4	
Minsen	Wangerland	2	
Möns Abzw. Sandel	Jever	4	
Möns Albers	Jever	3	
Möns Jürgens	Jever	4	
Moorhausen	Schortens	3	
Moorhausen Siedlung	Schortens	3	
Moorsum	Schortens	3	
Moorwarfen B 210	Schortens	3	
Moorwarfen Drosselweg	Schortens	3	
Moorwarfen Lübben	Schortens	4	
Moorwarfen Ort	Schortens	1	x
Moorwinkelsdamm Abzw. Bredehorn	Bockhorn	4	
Moorwinkelsdamm L 815	Bockhorn	3	
Nebenkrug	Wangerland	3	
Nenndorf	Wangerland	3	
Neudorf An der Heide	Varel	4	
Neudorf Neudorfer Krug	Varel	3	
Neuenburg Grundschule	Zetel	2	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Neuenburg Krogkamp	Zetel	1	x
Neuenburg Pestalozzistr.	Zetel	1	x
Neuenburg Quellental	Zetel	1	x
Neuenburg ZOB	Zetel	2	
Neuenburg Zollweg/Spolsener Moorweg	Zetel	4	
Neuenburgerfeld Alte Schule	Zetel	3	
Neuenburgerfeld Ostendorf	Zetel	4	
Neuenburgerfeld Torfschuppen	Zetel	4	
Neuenwege Alte Schule	Varel	4	
Neuenwege August-Hinrichs-str.	Varel	3	
Neuenwege Bültersweg	Varel	3	
Neuenwege Eichenweg	Varel	3	
Neuenwege H9	Varel	2	
Neuenwege Neuenweger Str.	Varel	3	
Neuenwege Tankstelle Dieker	Varel	3	
Neugarmssiel	Wangerland	2	
Neustadtgödens Friedhof	Sande	3	
Neustadtgödens Lehmbalje	Sande	2	
Neustadtgödens Schule	Sande	2	
Obenstrohe Schule	Varel	2	
Obenstrohe Waldesrand	Varel	1	x
Obenstrohe Wiefelsteder Str.	Varel	2	
Oestringfelde Schule	Schortens	2	
Oldorf	Wangerland	2	o
Oldorferbaum	Wangerland	3	
Osterforde Alte Post	Bockhorn	1	x
Osterforde Grabhorner Busch	Bockhorn	4	
Osterforde Krankenhaus	Bockhorn	1	x
Ostiem Klein-Ostiem	Schortens	4	
Ostiem Nordfrostring	Schortens	1	x
Ostiem Schule	Schortens	2	
Petersgroden Polsterfriese	Bockhorn	4	
Pievens	Wangerland	4	
Poggenburg	Wangerland	4	
Pulterei	Wangerland	4	
Quanens Abzw.	Wangerland	4	
Rahling Porzellanfabrik	Varel	3	
Rickelhausen	Wangerland	4	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Rittershausen	Wangerland	3	
Roffhausen B 210	Schortens	1	x
Roffhausen Schule	Schortens	1	x
Roffhausen TCN Tor 1	Schortens	3	
Roffhausen TCN Tor 2	Schortens	1	o
Roffhausen TCN Tor 6	Schortens	1	o
Roffhausen TCN Tor 8	Schortens	4	
Rosenberg Ahrensberger Str.	Varel	2	
Rosenberg Feldweg	Varel	3	
Rosenberg Inhülsenweg	Varel	3	
Rosenberg Königsweg	Varel	3	
Rosenberg Schmiedemoorweg	Varel	3	
Rosenberg Schwarzeweg	Varel	3	
Ruttel Zollweg	Zetel	1	x
Ruttelerfeld Zollweg/Spolser Weg	Zetel	3	
Sande Kr Friesland Altenhof	Sande	2	
Sande Kr Friesland Bahnhof	Sande	1	x
Sande Kr Friesland Eisenbau	Sande	3	
Sande Kr Friesland Gewerbegebiet	Sande	2	
Sande Kr Friesland Gießerei	Sande	3	
Sande Kr Friesland Kreuzung	Sande	2	
Sande Kr Friesland Neudeich/Gießereistr.	Sande	3	
Sande Kr Friesland Rathaus	Sande	2	
Sande Kr Friesland Rüstringer Str.	Sande	2	
Sande Kr Friesland Scharfe Ecke	Sande	2	
Sande Kr Friesland Schulzentrum	Sande	1	x
Sande Preußischer Adler	Sande	3	
Sande, Altendeichsweg	Sande	3	
Sandel Reuter	Jever	3	
Sandelerburg	Jever	4	
Sandelerhorsten	Jever	4	
Sanderahm Abzw. Oldenburger Damm	Sande	3	
Sanderahm Blischke	Sande	3	
Sanderahm L815?	Sande	4	
Sanderahm Mühle	Sande	2	
Sanderahm, BAB	Sande	1	o
Sanderbusch Bahnhof	Sande	3	
Sanderbusch Krankenhaus	Sande	1	x

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Sandergroden Dangaster-/Südstr.	Sande	3	
Sandergroden Südstr./Bahnübergang	Sande	4	
Schenum	Jever	4	
Schillig Abzw.	Wangerland	3	
Schillig Ort	Wangerland	2	
Schoost	Schortens	1	x
Schoost Schoostergeest	Schortens	4	
Schortens Dorfkrug	Schortens	3	
Schortens Hohehorst	Schortens	4	
Schortens Klosterweg/Amselweg	Schortens	1	x
Schortens Königsberger Str.	Schortens	3	
Schortens Kreuzweg/Menkestr.	Schortens	1	x
Schortens NACHTSCHICHT	Schortens	3	
Schortens Pastorenweg	Schortens	1	x
Schortens Ulfers	Schortens	4	
Schweinebrück Feldweg	Zetel	3	
Schweinebrück L 815	Zetel	1	x
Schweinebrück Pickerei	Zetel	4	
Schweinebrück Pohlstr.	Zetel	3	
Schweinebrück Waidmannsruh	Zetel	3	
Seghorn B 437	Varel	1	x
Seghorn Hörnstr.	Varel	3	
Seghorn Trafo	Varel	2	
Silland Kreuzung	Sande	3	
Sillenstede Alte Hausstelle	Schortens	4	
Sillenstede Grafschafter Str.	Schortens	2	
Sillenstede Kirche	Schortens	1	x
Sillenstede Marienholzer Weg	Schortens	1	x
Sillenstede Mühle	Schortens	4	
Sillenstede Nadorster Str.	Schortens	2	
Sillenstede Schule	Schortens	2	
Sillenstede Sögestr.	Schortens	1	x
Sillenstede Stummelsdorf	Schortens	3	
Sillenstede Warfreihe	Schortens	4	
Sophiensiel	Wangerland	3	
Spolsen, Wendeplatz	Zetel	4	
St. Joostergroden	Wangerland	4	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Steinhausen B 69	Bockhorn	3	
Steinhausen Bockhorn Nordstr.	Bockhorn	1	x
Steinhausen Bockhorn Schule	Bockhorn	1	x
Streek Jadehof	Varel	2	
Stull	Wangerland	3	
Tengshausen	Wangerland	3	
Tettens Rosenweg	Wangerland	3	
Tettens Schule	Wangerland	2	
Tettenser Altendeich	Wangerland	4	
Tettenser Altendeich Elsen	Wangerland	4	
Upjever Flugplatz	Schortens	3	
Upjever Zum Upjever Forst	Schortens	1	x
Ussenhausen	Wangerland	3	
Varel Altenheim	Varel	1	x
Varel Bahnhof	Varel	1	x
Varel Bismarckstr.	Varel	3	
Varel DLZ	Varel	1	x
Varel Friedhof	Varel	1	x
Varel Kaffeehaus	Varel	3	
Varel Krankenhaus	Varel	2	
Varel Menckestr.	Varel	1	x
Varel Mühlenstr.	Varel	2	
Varel Oltmannstr.	Varel	4	
Varel Panzerstr	Varel	4	
Varel Raiba	Varel	3	
Varel Rathaus	Varel	2	
Varel Schlossplatz	Varel	1	o
Varel Schulzentrum Arngaster Str.	Varel	1	x
Varel Windallee	Varel	2	
Waddewarden Abzw.	Wangerland	3	
Waddewarden Gänseweg	Wangerland	3	
Waddewarden Ort	Wangerland	2	
Wangerland Altebrücke	Wangerland	3	
Wangerland Harmburg	Wangerland	4	
Wangerland Kaiserei	Wangerland	3	
Wangerland Kaisershof	Wangerland	3	
Wangerland Krummhörner Str.	Wangerland	4	
Wegshörne	Wangerland	4	

Haltestellenname	Stadt/Gemeinde	Kategorie	Barrierefreiheit
Westrum, Abzw.	Wangerland	4	
Wiarden	Wangerland	2	
Wiarden Aukenser Kirchpatt	Wangerland	3	
Wiarder Altendeich	Wangerland	3	
Wiarder Busch	Wangerland	3	
Wichtens	Wangerland	4	
Wichtens Becker	Wangerland	4	
Wiefels	Wangerland	2	
Winkelsheide Chaukenweg	Varel	2	
Wüppelser Altendeich	Wangerland	3	
Zetel Carstens	Zetel	3	
Zetel Danziger Str.	Zetel	1	x
Zetel Denkmal	Zetel	4	
Zetel Grundschule	Zetel	2	
Zetel Kanelstadt	Zetel	1	x
Zetel Kronshausen	Zetel	4	
Zetel ZOB	Zetel	1	x
Zetelermarsch Brücke	Zetel	4	
Zetelermarsch Siedlung	Zetel	3	