

Pflug, Stefanie

Von: H. Reichelt <HReichelt@landkreis-aurich.de>
Gesendet: Montag, 7. Juli 2025 14:38
An: Pflug, Stefanie
Betreff: 480 im NVP

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von extern. Es wird um Vorsicht beim öffnen von Links und Anhängen gebeten. Sofern Bedenken bestehen, können Sie diese E-Mail zur Prüfung an it-service@friesland.de weiterleiten.

Hallo,

auf Seite 90 im NVP-Entwurf läuft die Linie 480 bis Wilhelmshaven..

In der Konzessionsliste auf Seite 93 von Emden bis Jever..korrekt ist Aurich – Wittmund – Jever

Mit freundlichen Grüßen



H. Reichelt
Amt für Schulen und ÖPNV

Telefon: +49 4941 16 4090
E-Mail: hreichelt@landkreis-aurich.de
Fax: +49 4941 16 4099



Landkreis Aurich | Fischteichweg 7-13 | 26603 Aurich
www.landkreis-aurich.de

Pflug, Stefanie

Von: Hinrichs, Thorsten
Gesendet: Montag, 4. August 2025 11:16
An: Nvp
Betreff: WG: Neuaufstellung Nahverkehrsplan Friesland 2025 - 2029, hier: Beteiligungsverfahren
Anlagen: NVP_Friesland_ENTWURF.pdf

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Erledigt

Moin,

aus Sicht der Verkehrsbehörde nehme ich zum Entwurf des Nahverkehrsplanes wie folgt Stellung:

Für einen attraktiven ÖPNV sind die Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsformen mit dem öffentlichen Verkehrsangebot von großer Bedeutung, so sollte insbesondere diesen Punkten besondere Beachtung geschenkt werden auch im Hinblick auf die Gestaltung angemessener Fahrradabstellanlagen. Hierzu können ggf. die Inhalte des Fahrradkonzeptes des Landkreises Friesland unter www.friesland.de/fahrradkonzept herangezogen werden.

Bei den infrastrukturellen Zielen (siehe lfd. Nr. 6.5) ist dargestellt, dass „grundsätzlich Haltestellen als Aushängeschild des ÖPNV attraktiv und übersichtlich gestaltet sein sollen. Sie sollen sicher, gut erreichbar und sauber sein...“. Inzwischen ist in der Verkehrsplanung bekannt, dass die sog. „letzte Meile“ zur Haltestelle –also die Erreichbarkeit der Haltestellen zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad- ein sehr wichtiges Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV ist. Auch wenn die Zuständigkeit bei den Kommunen liegt, sollte im Nahverkehrsplan dieser Umstand durchaus stärker betont werden und in der Zielsetzung deutlich zum Ausdruck kommen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Thorsten Hinrichs
Fachbereichsleiter

Landkreis Friesland
Der Landrat
Fachbereich Straßenverkehr
Am Bullhamm 13
26441 Jever
Telefon: 0 44 61 / 919 - 8710
Fax: 0 44 61 / 919 - 8328
<mailto:t.hinrichs@landkreis-friesland.de> oder
<mailto:transport@landkreis-friesland.de>
www.friesland.de

Von: Nvp <Nvp@friesland.de>
Gesendet: Donnerstag, 3. Juli 2025 13:21
An: Planung <Planung@friesland.de>
Betreff: Neuaufstellung Nahverkehrsplan Friesland 2025 - 2029, hier: Beteiligungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

Pflug, Stefanie

Von: Kristof Ogonovski <kristof.ogonovski@oldenburg.ihk.de>
Gesendet: Mittwoch, 13. August 2025 08:49
An: Nvp
Cc: IHKOLD Archiv
Betreff: AW: Neuaufstellung Nahverkehrsplan Friesland 2025 - 2029, hier: Beteiligungsverfahren

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von extern. Es wird um Vorsicht beim öffnen von Links und Anhängen gebeten. Sofern Bedenken bestehen, können Sie diese E-Mail zur Prüfung an it-service@friesland.de weiterleiten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der Nahverkehrsplan 2025–2029 für den Landkreis Friesland stellt aus Sicht der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer eine umfassende und zukunftsorientierte Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region dar. Er setzt auf einen Ausbau und die qualitative Verbesserung des ÖPNV mit Fokus auf Taktangebote, Barrierefreiheit, ökologische Antriebe und Integration verschiedener Verkehrsmittel.

Das Ziel, die Mobilität im Landkreis nachhaltig und attraktiv zu gestalten – sowohl für Einwohner als auch Touristen, begrüßen wir ausdrücklich. Der Nahverkehrsplan schafft eine solide Basis für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Landkreis Friesland. Wir begrüßen den ganzheitlichen Ansatz und unterstützen die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

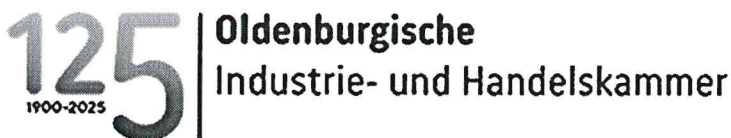
Freundliche Grüße

Kristof Ogonovski
Referent
Verkehr
Tel.: 0441 2220-415
kristof.ogonovski@oldenburg.ihk.de

Oldenburgische Industrie- und Handelskammer
Moslestraße 6 | 26122 Oldenburg | www.ihk.de/oldenburg

Folgen Sie uns auf LinkedIn, Facebook und Instagram
Anregungen | Lob | Kritik: Danke für Ihr Feedback!

Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten durch die IHK



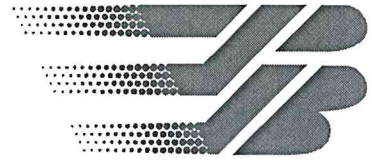
Von: Torsten Schönefeldt <torsten.schoenefeldt@oldenburg.ihk.de> **Im Auftrag von** Freia Lühring
Gesendet: Donnerstag, 3. Juli 2025 13:49
An: Kristof Ogonovski <kristof.ogonovski@oldenburg.ihk.de>
Betreff: WG: Neuaufstellung Nahverkehrsplan Friesland 2025 - 2029, hier: Beteiligungsverfahren

Freundliche Grüße

Torsten Schönefeldt

PRO BAHN

Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN LV Niedersachsen/Bremen e.V. · Vorsitzender
Malte Diehl · Leobschützer Str. 5 · 26125 Oldenburg
Telefon: 01520/4860066 · E-Mail: malte.diehl@probahn-ol-hb.de

Frau Stefanie Pflug
ÖPNV-Koordinatorin
Landkreis Friesland
Lindenallee 1
26441 Jever

Per E-Mail an nvp@friesland.de und
s.pflug@friesland.de (Kopie)

Wilhelmshaven, 24. August 2025

Betreff: Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 für den Landkreis Friesland

Sehr geehrter Frau Pflug, sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband PRO BAHN bedankt sich bei Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Friesland für die Jahre 2025 – 2029 Stellung zu nehmen. Dies tun wir mit diesem Schreiben.

Während wir auf der einen Seite erfreut sind, dass das Busangebot in Friesland in den vergangenen Jahren spürbar verbessert wurde, so müssen wir insgesamt doch mit Bedauern feststellen, dass der vorliegende Entwurf klar hinter den Nahverkehrsplänen anderer Landkreise zurückbleibt. Diese Feststellung betrifft sowohl den Ausbau des Liniennetzes als auch die Angebotsstandards. Auch innerhalb des VEJ-Gebiets gibt es hier deutlich ambitioniertere Pläne, etwa für den Landkreis Aurich.

Es ist erkennbar, dass die wenigen konkreten Ziele, die der Entwurf nennt, nicht geeignet sind, flächendeckend innerhalb Frieslands und auf wichtigen kreisgrenzüberschreitenden Verbindungen ein Angebot bereitzustellen, das den Anforderungen einer zeitgemäßen Daseinsvorsorge entspricht. Ohne deutlich ambitioniertere Ziele und Maßnahmen wird die Umsetzung des vorliegenden Entwurfs nicht zu einer wesentlichen Steigerung des ÖPNV-Marktanteils in Friesland führen können und die verkehrspolitischen Ziele verfehlen.

Wir möchten mit dieser Stellungnahme einige Hinweise mit an die Hand geben, wie das ÖPNV-Angebot über den im Entwurf vorgesehenen Umfang hinaus verbessert werden müsste, um diese Ziele erreichbar zu machen, und hoffen, dass davon wenigstens ein Teil in die finale Beschlussfassung aufgenommen wird. Dazu gehört natürlich auch die Bereitstellung hinreichender Finanzmittel.

Für einen Austausch oder Rückfragen zu unseren Vorschlägen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Joachim Zschiesche

PRO-BAHN-Regionalverband Ems-Jade e.V.
Vorsitzender

Goedenser Weg 8, 26386 Wilhelmshaven
rv-ems-jade@pro-bahn-niedersachsen.de, 04421/7751966

Malte Diehl

PRO-BAHN-Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.
Vorsitzender

Leobschützer Str. 5, 26125 Oldenburg
malte.diehl@probahn-ol-hb.de, 01520/4860066

Anlage: Die Anmerkungen des Fahrgastverbands PRO BAHN im Einzelnen:

LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT / ZIELE VERKEHRSANGEBOT

Ein großes Problem besteht darin, dass die Busverkehre des Landkreises Friesland bislang eigenwirtschaftlich vergeben werden. Dies hat besonders mit Blick auf die Möglichkeit, ein besseres Angebot vorzugeben, große praktische Nachteile, weswegen viele andere Landkreise in der Region, z.B. Aurich und Ammerland, auf gemeinwirtschaftlichen Betrieb umsteigen oder umgestiegen sind.

Eine direkte Folge davon ist unseres Wissens z.B. die vollständige Einstellung des ohnehin bescheidenen und damit unattraktiven Verkehrs auf der Linie Zetel – Westerstede. Bei gemeinwirtschaftlicher Vergabe hätte man hieraus, wie es den Verkehrsbeziehungen mit ca. 3.000 Pendlern zwischen Friesland und Ammerland (vgl. Abbildung 8 des Entwurfs) angemessen gewesen wäre, eine vertaktete und nachfragestarke Linie entwickeln können. Diese Chance wurde leider bis auf weiteres verpasst.

Bei den vorgesehenen Linienbündeln treten zwei weitere konzeptionelle Mängel zutage, die aus Fahrgastsicht dringend behoben werden müssen:

- Es gibt offensichtlich keine Pläne für neue kreisgrenzüberschreitende Linien; es bleibt beim Status quo, der sich allein auf den Schülerverkehr konzentriert und nicht einmal für Berufspendler nutzbar ist.
- Infolgedessen bleiben besonders die beiden Vareler Ortsteile Büppel und Obenstrohe, aber auch der Bockhorner Ortsteil Grabstede mit zusammen ca. 8.000 Einwohnern ohne jeden brauchbaren ÖPNV-Zugang außerhalb des Schülerverkehrs.

Diesen Zustand finden wir unhaltbar und fordern dringend auch für diese Orte Zugang zu einem ÖPNV-Angebot, das der Daseinsvorsorge Genüge tut.

Vor diesem Hintergrund fordert PRO BAHN die Aufnahme eines weiteren Ziels in Abschnitt 6.3: Jede Ortschaft ab 1.000 Einwohnern soll täglich mindestens durch eine Buslinie in Bedienebene 2 bedient werden, wobei die von uns geforderte verbesserte Definition dieser Bedienebene anzusetzen ist (siehe folgenden Abschnitt).

BEDIENUNGSEBENEN

Aus Fahrgastsicht sind die in Abschnitt 6.3 des Entwurfs genannten Bedienungsebenen 1 und 2 für ein Angebot, das den Anforderungen der Daseinsvorsorge angemessen ist, unzureichend. Sie fallen im Vergleich zu den Standards in anderen Landkreisen und besonders im benachbarten VBN-Gebiet merklich ab. Wir geben zu bedenken, dass zur Daseinsvorsorge auch gehört, Freizeitaktivitäten (Kino, Schützenfeste, Restaurantbesuche, Familienfeiern etc.) mit dem ÖPNV wahrnehmen zu können. Ebenso sind die genannten Zeiten nicht geeignet, um die An- und Abfahrt zu Früh-, Spät- oder Schichtdienst ohne eigenes Auto zu gewährleisten. Sie verfehlen damit zwingend das politische Ziel, weitere Nutzergruppen für den ÖPNV zu gewinnen.

PRO BAHN fordert konkret:

- Bedienungsebene 1: Täglicher Stundentakt; Mo-Fr 5-23 Uhr; Sa/So etwas späterer Beginn und Betrieb bis 23 Uhr; keine Anruflinienvverkehre; strikte Einhaltung der Taktzeiten ohne Ausnahmen für den Schülerverkehr
- Bedienungsebene 2: Mo-Fr verdichteter Zweistundentakt 6-22 Uhr; Sa/So Zweistundentakt 8-22 Uhr; abendliche Fahrten ggf. im Anruflinienvverkehr; ggf. geringe Verschiebung einzelner Fahrten für Schülerverkehre ohne Aufgabe von Anschlüssen
- Sofern etwaige Schulbusfahren sich partout nicht in das Taktschema einfügen lassen, sind dafür zusätzliche Busse einzusetzen.

Wie bereits im Landkreis Aurich auf verschiedenen Linien geschehen, sollte auch in Friesland in den kommenden Jahren das PlusBus-Konzept auf Bedienungsebene 1 eingeführt werden und das derzeit mangelhafte Angebot standardisieren und verbessern.

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

<https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/>

Vorsitzender
Malte Diehl

Stellvertreter
Stefan Goda

Stellvertreter
Michael Reinboth

Schatzmeister
Ulrich Grunert

Bedienungsebene 1

Die Zuordnung der Linien zu Bedienungsebene 1 können wir grundsätzlich unterstützen. Alle genannten Linien gehören vom Fahrgastpotential in diese Bedienungsebene.

Besonders auf der Linie 111 Wilhelmshaven – Wiesmoor ergibt sich hier Verbesserungsbedarf, der spätestens mit dem Auslaufen der aktuellen Konzession zum 30.06.2027 umgesetzt werden sollte und daher auch als konkrete Maßnahme in den fortgeschriebenen Nahverkehrsplan gehört: Dies ist die einzige Hauptlinie, die nicht vertaktet verkehrt und sonntags einen Teilabschnitt nicht bedient. Die letzte Abfahrt in Wilhelmshaven um 18:05 ist selbst nach der im Entwurf genannten mageren Verkehrszeit für Bedienungsebene 1 viel zu früh und reicht auch für viele Pendler nicht aus.

Die Linie 111 sollte ab 01.07.2027 stündlich vertaktet verkehren und in Wiesmoor einen zuverlässigen, kurzen Übergang zur Linie 467 nach Bagband herstellen (Ankunft in Wiesmoor ca. Minute 15). Das führt zu einer Ankunft am Bahnhof Sande aus Richtung Wilhelmshaven zur Minute 40, die einen guten Übergang aus der Ortschaft Sande, Roffhausen und den westlichen Wilhelmshavener Stadtteilen zum RE 1 bzw. RE 18 in Richtung Oldenburg ermöglicht. Sämtliche Fahrten sollten zudem bis Wiesmoor durchgebunden werden und nicht in Friedeburg enden. Durch diese Maßnahmen könnte die Linie insgesamt deutlich an Attraktivität gewinnen.

Linie 215 Jever – Schortens – Sande ist derzeit unattraktiv, weil es zu viele Taktlücken und Ausnahmen gibt. Hier ist eine Auffüllung zum Stundentakt und die Aufnahme in Bedienungsebene 1 dringend geboten, gerade auch wegen der Bedienung des Krankenhauses Sanderbusch. Der Fahrplan ist zudem derzeit nicht symmetrisch zur Minute 0, wodurch Anschlüsse immer nur in einer Richtung funktionieren. Die Abfahrtszeit in Jever zur Minute 31 kann so bleiben, jedoch muss die Fahrzeit bis Sande um wenige Minuten verkürzt werden, da mit der jetzigen Ankunft zur Minute 15 in Sande die RS 3 nach Oldenburg und Bremen gerade verpasst wird (Abfahrt Minute 16 bei mindestens 4 Minuten Übergang). Die Gegenrichtung sollte zukünftig zur Minute 50 in Sande abfahren und zur Minute 30 in Jever ankommen, um auch aus Richtung Bremen und Oldenburg einen Anschluss von der RS 3 zu bieten. Die Standzeit in Sande sollte für einen stündlichen Anschluss Cäcilienroden genutzt werden.

Bedienungsebene 2

Wir begrüßen, dass die fünf hier aufgeführten Linien offenbar durch Vertaktung und Ausweitung des Angebots über den reinen Schülerverkehr hinaus aufgewertet werden sollen. Die Linien 214, 245 und 265 sind hier aus Sicht von PRO BAHN auch richtig aufgehoben.

Bei Linie 242 sehen wir die Führung über Cäcilienroden nicht als sinnvoll an, weil sich dadurch die Fahrzeit für Neustadtgödens nach Sande zu sehr verlängert. Besser wäre hier die regelmäßige Verlängerung der Linie 215 nach Cäcilienroden (s. oben).

Ebenso sehen wir keinen Sinn darin, den Linienweg der Linie 263 beizubehalten. Eine vertaktete Linie wäre für Pendler aufgrund zahlreicher Umwege nur im Abschnitt Obenstrohe – Varel nutzbar. Wir plädieren dafür, die Linie 263 als reinen Schülerverkehr beizubehalten und eine neue Linie für eine bessere Anbindung Obenstrohes und Büppels an Varel einzuführen, ebenfalls mindestens in Bedienungsebene 2. Idealerweise geschieht dies in Verlängerung der bestehenden Linie 330 von Conneforde (s. unten).

KREISGRENZÜBERGREIFENDE LINIEN

Wie zuvor bereits angedeutet, greift das geplante Verkehrsangebot besonders im Bereich der kreisgrenzüberschreitenden Verbindungen zu kurz. Die Einrichtung der Linie 480 von Jever über Wittmund nach Aurich ist zwar ein Musterbeispiel für eine solche Verbindung, und auch die Linie 111 zeigt, dass sogar vier verschiedene Gebietskörperschaften von einer Linie durchfahren werden können, wenn dies politisch gewollt ist. Gleichzeitig mangelt es besonders im südlichen Teil Frieslands an dringend benötigten Möglichkeiten, den Landkreis mit dem ÖPNV zu verlassen bzw. zu erreichen.

Weder in den Landkreis Ammerland noch in den Landkreis Wesermarsch gibt es jenseits des Schülerverkehrs irgendein Busangebot. Die einzige regelmäßige Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Friesland

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

<https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/>

Vorsitzender
Malte Diehl

Stellvertreter
Stefan Goda

Stellvertreter
Michael Reinboth

Schatzmeister
Ulrich Grunert

(und Wilhelmshaven) nach Ammerland oder Wesermarsch zu gelangen, ist der Zug über Varel und Oldenburg mit enormen Umwegen und völlig inakzeptablen Reisezeiten für viele Verbindungen.

Beispiele:

- Eine Fahrt von Varel nach Bremerhaven (35 km Luftlinie) dauert mit öffentlichen Verkehrsmitteln derzeit in aller Regel ca. 2,5 Stunden und führt über Oldenburg und Bremen. Die Buslinie 430 nach Rodenkirchen, die die Fahrzeit deutlich verkürzen könnte, verkehrt nur auf die Schulzeiten ausgerichtet und bietet weder in Varel noch in Rodenkirchen brauchbare Anschlüsse. Pendler können sie de facto nicht nutzen. Am Wochenende findet kein Verkehr statt.
- Eine Fahrt von Zetel nach Westerstede (18 km Luftlinie) dauert mit öffentlichen Verkehrsmitteln im besten Fall knapp 2 Stunden. Es gibt einzig die Verbindung mit den Linien 251, RE 18 und S35 und zweimaligem Umstieg in Varel und Oldenburg. Auch ein solches „Angebot“ wird niemand ernsthaft in Erwägung ziehen.

Hier ist aufgrund der bestehenden Pendlerbeziehungen, aber auch aufgrund anderer stark frequentierter Anlaufpunkte wie des Krankenhauses in Westerstede, in dem auch viele Patienten aus dem südlichen Friesland sowie Wilhelmshavener Soldaten betreut werden, dringend Abhilfe geboten. Entsprechend fordern wir, dass der Nahverkehrsplan um Maßnahmen erweitert wird, die kreisgrenzübergreifende Linien vorsehen bzw. ausbauen, so dass ein zum Auto konkurrenzfähiges Angebot geschaffen wird.

Konkret fordern wir:

- Ausbau der Linie 430 Varel – Rodenkirchen: Die Linie soll gemäß Bedienungsebene 1 bedient werden und in Varel und Rodenkirchen gute Übergänge herstellen – in Varel aus Richtung Wilhelmshaven und in Rodenkirchen in Richtung Nordenham und Bremerhaven. Die Fahrzeit muss dazu bei ca. 30 Minuten je Richtung liegen. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit Varel – Nordenham von 2:15 Stunden auf ca. 55 Minuten und Varel – Bremerhaven von 2:30 Stunden auf ca. 1:10 Stunden. Eine solche Linie könnte möglicherweise auch mit finanzieller Unterstützung des Landes als landesbedeutsame Buslinie geführt werden, da es auf dieser Relation früher eine Bahnstrecke gab.
- Neue Linie Wilhelmshaven – Zetel – Neuenburg – Westerstede: Auf dieser Relation gibt es bislang keine ansatzweise konkurrenzfähigen Fahrzeiten von und nach Westerstede. Das erhebliche Fahrgastpotential im Pendlerverkehr wird überhaupt nicht adressiert. Für Angehörige ohne Auto aus Zetel oder Neuenburg ist es unzumutbar, Patienten im Krankenhaus Westerstede zu besuchen. Gleiches gilt für das in Wilhelmshaven ansässige Militärpersonal, das üblicherweise in Westerstede das Krankenhaus aufsucht und teilweise per Taxi dorthin gebracht werden muss. Eine stündliche Linie auf Bedienungsebene 1 würde die Situation deutlich verbessern. Wir schlagen zwischen Wilhelmshaven und Sande eine direkte Führung ohne Umweg über Roffhausen und Sanderbusch vor, da dort mit den bestehenden Linien bereits ein ausreichendes Angebot vorhanden ist. Bei dieser Linie sollte die Fahrzeit im Vordergrund stehen. Für Zetel und Neuenburg wird zudem das Pendeln mit dem Bus nach Wilhelmshaven deutlich attraktiver. Die Fahrzeit Wilhelmshaven – Westerstede würde sich im ÖPNV etwa halbieren; von Zetel nach Westerstede würde sie von 2 Stunden auf nur noch 25 Minuten sinken. Eine solche Linie könnte möglicherweise auch mit finanzieller Unterstützung des Landes als landesbedeutsame Buslinie geführt werden, da es auf dieser Relation früher eine Bahnstrecke gab.
 - Als Vorläufer für eine solche Linie könnte sich anbieten, in Abstimmung mit dem Landkreis Ammerland und dem Bürgerbusverein Westerstede die jetzige VBN-Linie 359, die von Montag bis Freitag achtmal von Westerstede über Halsbek nach Tarbarg fährt, anzupassen. Statt nach Tarbarg könnte sie über Bredehorn und Neuenburg zum Zeteler ZOB geführt werden und dort eine Korrespondenz mit Linie 251 herstellen. Die südlichen Ortsteile der Gemeinden Zetel und Bockhorn würden davon ebenfalls profitieren.
- Verlängerung der Linie 330 von Conneforde nach Varel: Diese Linie fuhr bereits lange Jahre bis Varel. bis der Landkreis Friesland sich das Geld sparen wollte. Sie endet jetzt, aus Oldenburg kommend, an der Kreisgrenze in Conneforde. Sie sollte in Bedienungsebene 1 über Obenstrohe nach Varel verlängert werden, so dass die 4.000 Einwohner Obenstrohes wieder an den ÖPNV angeschlossen werden. Die jetzige Fahrplanlage in Conneforde erlaubt gute Anschlüsse in Varel an die Züge von und nach Wilhelmshaven.

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

<https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/>

Vorsitzender
Malte Diehl

Stellvertreter
Stefan Goda

Stellvertreter
Michael Reinboth

Schatzmeister
Ulrich Grunert

- Als Vorläufer dieser Verlängerung könnte zunächst die Linie 330 während der Öffnungszeiten von Conneforde, wo sie derzeit im Nichts endet, bis zum Möbelhaus Maschal in Altjührden verlängert werden, um für Kunden und Mitarbeiter eine Anreise mit dem ÖPNV aus Richtung Wiefelstede und Oldenburg zu ermöglichen. Wir gehen davon aus, dass die Größe des Möbelhauses (40.000 m²) samt 160 Mitarbeitern für einen erheblichen Fahrgastzuwachs sorgen würden. Bei derzeit 10 Minuten Wendezeit in Conneforde und einer Strecke von ca. 3,5 km je Richtung über Landstraße sollte dies ohne zusätzliche Busse und Fahrer möglich sein.
- Verlängerung der Linie 340 von Jaderberg nach Varel: Diese Linie endet, aus Oldenburg kommend, derzeit in Jaderberg. Sie sollte mindestens in Bedienungsebene 2 von Jaderberg über Büppel nach Varel verlängert werden. Dadurch erhalten ca. 2.500 Einwohner in Büppel überhaupt wieder einen brauchbaren ÖPNV-Zugang. Die Fahrplanlage erlaubt gute Übergänge in Varel von und zu den Zügen in Richtung Wilhelmshaven. Im Gegenzug kann die bestehende Linie 257, die nur als Zubringer zum Gymnasium Jaderberg dient, eingestellt werden.
- Neue Linie Varel – Westerstede: Die jetzige Verbindung zwischen Varel und Westerstede, zwei Mittelzentren, führt zwangsläufig über Oldenburg und braucht mindestens 70 Minuten. Eine Direktverbindung zwischen beiden Zentren könnte die Strecke in ca. 30 Minuten zurücklegen und zahlreiche Pendler und andere Fahrgäste in den ÖPNV locken. Diese Verbindung sollte zunächst mindestens auf Bedienungsebene 2 starten.

SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Zwar liegt der SPNV in Zuständigkeit des Landes; gleichwohl sollten einige wichtige Infrastrukturverbesserungen ausdrücklich als Forderungen in Abschnitt 6.7 aufgeführt und vom Landkreis mit hoher Priorität gegenüber LNVG und DB InfraGo verfolgt werden – auch mit Hilfe der örtlichen Politik. Dazu gehören vor allem:

- Wiederaufbau des Mittelbahnsteigs in Sande
- Überspannung der Wartungs- und Entsorgungsgleise in Wilhelmshaven mit Fahrdrabt
- Einbau einer neuen Weichenverbindung vom östlichen zum westlichen Streckengleis in der südlichen Bahnhofsausfahrt Varel
- Wiederaufbau eines Kreuzungsgleises mit Bahnsteig in Jever

Die ersten beiden Maßnahmen sind wesentlich dafür, dass der im NVP geforderte Halbstundentakt zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg überhaupt angeboten werden kann. Ohne weiteren Bahnsteig in Sande kommt es ansonsten zu Trassenkonflikten zwischen den Zügen der RS 3, die zum Stundentakt verdichtet werden soll, und dem übrigen Verkehr, weil alle Züge dasselbe Bahnsteiggleis nutzen müssen. Ohne elektrifizierte Wartungs- und Entsorgungsgleise in Wilhelmshaven ist eine regelmäßige Entleerung der Toiletten der RS 3 während der Ruhepausen nicht möglich, so dass der Verkehr nach Wilhelmshaven ebenfalls nicht verdichtet werden kann.

Eine neue Weichenverbindung vom östlichen zum westlichen Streckengleis in Varel im südlichen Bahnhofskopf würde dafür sorgen, dass bei einer Sperrung der Gleise 1 und 2, wie sie bei Bauarbeiten häufiger vorkommen, die über Gleis 3 geleiteten, südwärts fahrenden Züge unmittelbar hinter dem Bahnhof wieder auf das westliche Streckengleis wechseln können. Damit wird die missliche Situation aufgelöst, dass der Gegenzug auf dem östlichen Streckengleis wie bisher zwischen Jaderberg und Hahn-Lehmden warten muss, wodurch bei Bauarbeiten in Varel regelmäßig sämtliche Busanschlüsse verlorengehen.

Der Wiederaufbau eines Kreuzungsgleises in Jever ermöglicht eine Verlegung der Zugkreuzung der RB 59 von Schortens-Heidmühle dorthin. Dies hat den Vorteil, dass in Jever dann zur Minute 30 ein echter Taktknoten mit dem Busverkehr eingerichtet werden kann. Der Übergang von und zu den Regionalbuslinien 480, 219 215 und 212 verbessert sich deutlich. Durch den leicht verschobenen Fahrplan der RB 59 entspannt sich zudem die knappe Wendezeit nebst knappem Übergang zu den Bussen in Esens, was den Fahrplan und die dortigen Anschlüsse stabilisiert. Gleichzeitig verkürzt sich die unnötig lange Übergangszeit auf den RE 18 bzw.

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

<https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/>

Vorsitzender
Malte Diehl

Stellvertreter
Stefan Goda

Stellvertreter
Michael Reinboth

Schatzmeister
Ulrich Grunert

zukünftigen RE 1 in Sande. Pendler in Richtung Oldenburg und Wilhelmshaven gewinnen dadurch täglich 10 Minuten Zeit zurück.

SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR (SPFV)

Zum Fernverkehr werden in Abschnitt 6.7 die Ziele genannt, den Anschluss an den Fernverkehr in Oldenburg zu verbessern oder einen direkten Anschluss an den Fernverkehr in Wilhelmshaven zu erhalten. Dies sollte konkreter formuliert werden. Der kommende vierte Entwurf des Deutschlandtakts wird die Option einer Flügelung der Linie FR 14 NI (entspricht dem jetzigen IC 56, jedoch mit veränderter Führung über Hannover und Magdeburg nach Berlin) in Oldenburg enthalten. Dies würde dann im Zwei-Stunden-Takt geschehen.

Diese Züge der Linie FR 14 NI würden dann alle zwei Stunden um eine Stunde versetzt zum kommenden RE 1 und in der Zeitlage des verbleibenden RE 18 mit allen dessen Zwischenhalten verkehren, so dass dieser zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg komplett entfiel. Aus Sicht von PRO BAHN sollten Landkreis Friesland und Stadt Wilhelmshaven auf diese Option hinarbeiten, die zunächst aber die Beschaffung von Fernverkehrstriebwagen, die in Mehrfachtraktion verkehren können, voraussetzt. Mit den heute eingesetzten Lok-Wagen-Zügen des Typs IC 2 ist das nicht möglich.

Darüber hinaus sollte der Landkreis aktiv versuchen, von den in Tagesrandlage verkehrenden ICE-Zügen von/bis Oldenburg wenigstens ein Zugpaar nach Wilhelmshaven zu verlängern. Dafür wäre ggf. auch ein finanzieller Zuschuss durch den Landkreis sinnvoll. Dies sollte auch als Maßnahme in den NVP aufgenommen werden.

Damit der Fernverkehr in Anspruch genommen werden kann, müssen die Fahrgäste auch an Fahrkarten kommen. Längst nicht alle Fahrkarten können online gelöst werden, und viele Kunden wollen dies aus verschiedenen Gründen auch nicht. Daher sollte explizit das Ziel formuliert werden, den personenbedienten Verkauf an den bestehenden Verkaufsstellen in Jever und Varel mindestens im jetzigen Umfange zu erhalten.

PRO BAHN Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V.

<https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/>

Vorsitzender
Malte Diehl

Stellvertreter
Stefan Goda

Stellvertreter
Michael Reinboth

Schatzmeister
Ulrich Grunert

Die Klimapatinnen der Gemeinde Zetel begrüßen das im Beschlussvorschlag enthaltene Vorhaben der „*Verbesserung des Verkehrsangebotes (Hauptliniennetz, Nebenliniennetz, ergänzende flexible Bedienformen, Integration der Schülerverkehre usw.)*“ sowie der „*Verknüpfung mit den Verkehrsträgern SPNV, Rad, E-Mobilität zur Stärkung des Umweltverbundes*“ (Zitate aus Vorlage Nr. 1099/2025).

Allerdings konnte die behauptete Schaffung eines „*zuverlässigen Angebot in Form eines Hauptliniennetzes mit einem regelmäßigen Angebot (Taktverkehr, überwiegend im 1-Std.-Takt, mind. 2-Std.-Takt), welches auf die Schiene abgestimmt ist und ebenfalls an Wochenenden und in den Ferien zur Verfügung steht*“ (Zitat s.o.) aus unserer Wahrnehmung bisher in der Realität nicht ausreichend umgesetzt werden.

Aus Sicht der Klimapatinnen ergeben sich folgende umzusetzende Notwendigkeiten, die im NVP 2025 – 2029 festgeschrieben werden sollten. Diese sind einerseits allgemeiner Art, andererseits speziell für Zetel beschrieben. Dabei fokussieren wir v.a. auf drei Aspekte:

1. NVP als Beitrag zum sozial gerechten Klimaschutz
2. flexible Bedienformen, insbesondere Rufbus als Einstieg in den *on demand*-Verkehr
3. zumindest teilweise Unabhängigkeit von den Schulbuszeiten, also regulärer Verkehr – zumindest bei den Hauptlinien - auf den Linien, die bislang in den Ferien nicht verkehren (d.h. z.B. Linie 265 ab Zetel nach Varel auch in den Ferien)

Empfehlungen der Klimapatinnen

- Bedienzeiten
Der Entwurf NVP enthält die Aussage, dass die bisherigen Bedienzeiten beibehalten werden sollen (Mo – Fr 6 -20 Uhr, Sa 8 – 15 Uhr, So 10 – 15 Uhr), mit einer Takthäufigkeit von 1 Std. wochentags und 2 Std. Sa / So .
Das ist einerseits gut, andererseits sprechen wir uns deutlich für eine zusätzliche Erweiterung der Bedienzeiten im regulären ÖPNV aus: auch abends nach 19 / 20 Uhr, und am Wochenende stündliche Abfahrten auch über 15 Uhr hinaus bis in den Abend hinein.
Denn: die o.a. Zeiten gelten ohnehin nur für die sog. „Bedienebene“ 1, also die Hauptlinien. In Zetel z.B. sind davon nur die Linien 253 und 251 betroffen. Die „Bedienebene 2“ bietet dann z.B. nur noch Bedienzeiten von Mo – Fr 6 – 18 Uhr, Sa 8 -14 Uhr, und Sonntags gar kein Angebot (Bsp. in Zetel: Linie 265)
- Nutzergruppen
Der Entwurf NVP nennt vorrangig zwei Nutzergruppen: Schüler*innen (mit erster Priorität) und Tourist*innen (mit zweiter Priorität). Pendlerströme werden vor allem

bzgl. Varel und Jever festgestellt.

Wir Klimapatinnen sehen den Bedarf allerdings – abgesehen vom Schülerverkehr – deutlich anders: der ÖPNV muss aus unserer Sicht in erster Linie den hier vor Ort lebenden und arbeitenden Menschen eine angemessene Mobilität ermöglichen! Ziel muss es sein, dass deutlich mehr Menschen als bisher auf das Auto verzichten oder zumindest Zweit-Autos abschaffen können, weil ihnen der ÖPNV eine zuverlässige Alternative bietet. Wenn der NVP seinem Anspruch gerecht werden will, eine echte Daseinsvorsorge unter dem Motto „Mobilität für alle“ zu bieten, muss hier beim NVP dringend nachgebessert werden!

Die Situation bzgl. der Berufspendler muss genau andersherum gesehen werden, nämlich nicht nachfrageorientiert, sondern angebotsorientiert (eine von Verkehrsforschenden mittlerweile gut belegte Perspektive): wenn es ein zuverlässiges Angebot gibt, mit dem ÖPNV zum Arbeitsplatz und auch wieder zurück zu gelangen, wird z.B. der Pendlerstrom von Zeteler*innen in Richtung Wilhelmshaven deutlich zunehmen. Beispiel von heute aus dem DorfFunk: „Ich suche eine Mitfahrgelegenheit morgens von Zetel nach Dangast, weil ich ab dem 1.9. dort um 8 Uhr meine Arbeit beginne.“

Neben dem Argument Klimaschutz, Treibhausgas-Reduzierung und Arbeits-Mobilität ist Mobilität für Alle auch deshalb zu ermöglichen, weil sie gesellschaftliche, kulturelle und politische Teilhabe in unserem ländlichen Gebiet überhaupt erst ermöglicht! Aktuell ist z.B. der Besuch von Theater oder Konzert in Varel für Menschen aus Zetel, die auf den ÖPNV angewiesen sind, eine schlichte Unmöglichkeit.

Eine auf den Bedarf abgestimmte Notwendigkeit sehen wir v.a. bei folgenden Nutzergruppen:

Berufspendler, Jugendliche unter 18 Jahren, mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen, Menschen ohne Führerschein, ...

Zitat aus der Begründung des Beschlussvorschlags:

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.

- Flexible Bedienformen / Rufbus

Wo die Bedienzeiten nicht erweitert werden können, sollten „flexible Bedienformen“ / *on demand*-Verkehr als Teil des regulären ÖPNV eingeführt werden: Rufbus, ggf. ergänzt durch Bürgerbus. Das bedeutet, dass es eine *on demand*-Alternative geben muss für Abende und Wochenenden, in einigen Fällen aber auch tagsüber für Strecken, die vom regulären ÖPNV nicht oder nur unzureichend bedient werden.

Dem Rufbus als Bestandteil des regulären ÖPNV ist gegenüber einem ehrenamtlich betriebenen Bürgerbus auf jeden Fall Vorrang zu geben!

(Zitat aus Beschlussvorschlag, Ziele und Maßnahmen für 2025 – 2029)

Alle Ortsteile sollen im Sinne der Daseinsvorsorge an den ÖPNV angebunden werden. Dies

wird abseits der Hauptlinien nur mit flexiblen Bedienformen, wie z.B. einem Anrufbusverkehr darstellbar sein, weshalb ein Anrufbusverkehr oder ein vergleichbares Angebot als Ergänzung und Zubringer zu den Hauptlinien eingerichtet werden soll.

(Zitat aus Entwurf NVP, S. 21):

*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 Fahr-plan 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.*

- Rufbus auf Basis einer App

Wir empfehlen die Online-Buchung über eine App, ggf. ergänzt durch eine Buchung über eine zentrale Website. Eine Rufbus-Zentrale sollte eingerichtet werden, die während der Betriebszeiten telefonisch erreichbar sein muss (für ältere Nutzer*innen und solche ohne Smartphone).

Wir stimmen dem Vorschlag im NVP, S. 65, zu:

Anmeldung telefonisch oder per App bis 60 Min. vor der Fahrt.

Die Programmierung einer entsprechenden App ist durch Fördergelder finanzierbar (d.h. keine Kosten für App für den LK): entweder unter Nutzung der durch das Förderprogramm Kohleausstieg im Rahmen der Mobilitätsstationen finanzierbaren App, frieslandweit, oder durch Mittel aus dem Förderprogramm ‚Flexible Bedienformen‘ der N-Bank.

Wir unterstützen die aktuellen Überlegungen, eine gemeinsame App mit den Nachbarkreisen zu beauftragen, die dann Nutzer*innen kreisübergreifend zur Verfügung steht.

- Rufbus nicht nur als Zubringerbus, Routen

Wir begrüßen die Gestaltung des Rufbus als Zubringerbus aus den Ortsteilen zu vorhandenen zentralen Haltestellen als kurzfristig realisierbaren Einstieg in ein on demand-System.

(s. Entwurf NVP, S. 64)

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.

Beispiel für Zetel: aus Bohlenbergerfeld zum Markthamm, um dann auf reguläre Linien umzusteigen, z.B. überörtliche Linien wie die 251 von Varel nach Wilhelmshaven.

Allerdings kann der Zubringerbus nur eine erste Stufe des bedarfsorientierten Angebots sein. Mittelfristig fordern wir zusätzliche eigene Routen für Rufbusse, auch tagsüber, ggf. auch Rundkurse innerhalb von Gemeinden bzw. zwischen verschiedenen Ortsteilen (Beispiel: Anrufbus im LK Leer). Beispiele für Zetel bzw. Bockhorn:

> eine Person möchte von Astederfeld nach Bohlenbergerfeld fahren

> ein Rundbus pendelt zwischen Bockhorn und Zetel (unabhängig von der Linie

251), z.B. dort, wo sonst nur Fahrten alle 2 Stunden oder mehr vorgesehen sind bzw. Fahrten auf den regulären ÖPNV-Routen ergänzend zum regulären Fahrplan (tagsüber) - z.B. da, wo sonst nur alle 2 Stunden ein Bus verkehrt
Vorgesehen sind lt. Entwurf NVP 5 Kleinbusse für das gesamte Kreisgebiet. Ideal wäre ein Vorgehen, bei dem das Prinzip gilt „ein Bus für eine Gemeinde!“ – oder zumindest, benachbarte Gemeinden wie Bockhorn und Zetel zu einem Bereich zusammenzufassen, für den dann ein Bus zur Verfügung steht.

- Haltestellen Rufbus

Das im Entwurf NVP vorgestellte Rufbus-System geht von in den Ortsteilen vorhandenen realen Haltestellen aus, die dann zentrale vorhandene Haltestellen anfahren. Wir plädieren dagegen nicht nur für vorhandene Haltestellen als Anlaufpunkte für Rufbus-Nutzer*innen, sondern auch für „virtuelle Haltestellen“, also festzulegende Punkte in den Ortsteilen, an denen der Rufbus hält.

Die vorhandenen Haltestellen im Gemeindegebiet Zetel z.B. sind in so geringer Dichte vorhanden, dass das für ein angemessenes Rufbus-Angebot nicht ausreicht. (s. Entwurf NVP, S. 65)

Zusätzliche virtuelle Haltestellen in sehr ländlichen Bereichen

Der Entwurf NVP geht allerdings von einer max. Entfernung von der Wohnung von 600 m bis zur nächsten Haltestelle aus – wir denken, dass das für bestimmte Nutzergruppen nicht ausreichend ist (z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen), und zusätzlichen Zeitaufwand für Nutzer*innen bedeutet, was sich wiederum auf das Interesse am Angebot negativ auswirken dürfte. Deshalb fordern wir eine max. Entfernung von der Wohnung von 100 – 200 m.

Gleiches gilt im übrigen teilweise auch innerörtlich, also nicht nur für die vom Zentrum entfernten Ortsteile, sondern auch für das Zentrum selbst. Ein Fußweg von mind. 20 Minuten z.B. aus der Straße Buchenweg bis zum ZOB erscheint nicht in jedem Fall zumutbar, ebenso die Tatsache, dass z.B. in Neuenburg seit der Straffung der Linie 251 keine Haltestelle in Ortskern mehr angefahren wird, sondern nur 2 Haltestellen jeweils am Ortseingang und Ortsausgang

Für Zetel und für die Gemeinden insgesamt ist aus unserer Sicht eine Beteiligung der Gemeinde an der Festlegung von Routen und Haltestellen notwendig. Die Gemeinden kennen am besten die Situation vor Ort und können ihr Wissen in die Gestaltung des Bedarfsverkehrs einbringen; die Planung sollte nicht zentral durch den Landkreis allein erfolgen.

- Kombinieren von Rufbus und Mitfahrerbank (für Zetel, Bockhorn, Varel)

Die in diesen 3 Orten vorhandenen Mitfahrerbänke werden nach übereinstimmender Einschätzung nicht gut genutzt: Mitfahrwillige müssen sich auf eine Bank setzen und warten, bis jemand sie mitnehmen möchte; außerdem wird von Kritikern das Argument der Sicherheit angeführt, gerade was jugendliche Mitfahrende angeht.

Die für den Rufbus angedachte Buchungs-App ist nach Auskunft VEJ / Projekt Mobilitätsstationen ohne Aufwand und weitere Kosten erweiterbar auf Mitfahrerbänke. Sie würde die Nutzung der Mitfahrerbänke deutlich erhöhen

(Buchungen, also Absprachen zwischen Mitfahrenden und Mitnehmenden) könnten vorab von zuhause aus vorgenommen werden) und auch die Sicherheitsbedenken lösen (eine Registrierung wäre erforderlich).

Unsere Empfehlungen werden gestützt durch:

- den Entwurf NVP selbst (zum Teil oben bereit zitiert)
S. 21 (bedarfsorientierte Angebote – Anrufbus, Bürgerbus)
S. 32 (grundsätzliche Ziele), S. 33 (Ziele des ÖPNV)
S. 55 (Nutzergruppen, Bedarf)
S. 63ff. (Bedienzeiten, Bedienebenen)
S. 64ff. (alternative Bedienformen, flexible Bedarfsverkehre)
- die Verpflichtung der Kommunen zur Daseinsvorsorge,
Umwelt- und Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Sicherstellen der Mobilitätswende, Einsparung von CO²
„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 zur Einsparung von Treibhausgasemissionen als Klimaschutzmaßnahme zu leisten.“
(Zitate aus Vorlage Nr. 1099/2025)
- die Möglichkeiten des Förder-Projekts Mobilitätsstationen
s.o. unter dem Punkt „Rufbus auf Basis einer App“
- für Zetel: Klimaschutzkonzept (2024 vom Rat verabschiedet)
Mit der Priorisierung ‚hoch‘ wurden hier 2 Handlungsfelder festgelegt: neben dem Feld ‚Klimafreundliches Bauen und Sanieren‘ das Feld ‚Klimafreundliche Mobilität‘ mit der Zielsetzung „Jede Person muss mobil sein können“.
(siehe Punkt 6.2, „Handlungsfelder, Zielsetzung und Priorisierung“, mit den entsprechenden im Maßnahmenplan genannten Einzelmaßnahmen)

Pflug, Stefanie

Von: Röben, Michael
Gesendet: Montag, 1. September 2025 15:29
An: Pflug, Stefanie
Betreff: WG: Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Friesland

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von extern. Es wird um Vorsicht beim öffnen von Links und Anhängen gebeten. Sofern Bedenken bestehen, können Sie diese E-Mail zur Prüfung an it-service@friesland.de weiterleiten.

Hallo Frau Pflug,

nachfolgend die Stellungnahme der Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN aus dem Rat der Gemeinde Zetel.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

Michael Röben
Erster Gemeinderat

GEMEINDE ZETEL 

Ohrbült 1
26340 Zetel

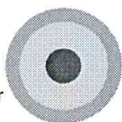
Tel.: +49 (0)4453/935-212

Fax: +49 (0)4453/935-277

E-Mail: roeben@zetel.de

Internet: www.zetel.de / [Veranstaltungen in der Gemeinde Zetel](#)

Biosphärenreservat
Niedersächsisches Wattenmeer



Naturerlebnis

Südliches Friesland

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Veröffentlichen, Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized publishing, copying or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Von: wilhelm-wilken@t-online.de <wilhelm-wilken@t-online.de>

Gesendet: Montag, 1. September 2025 15:25

An: Röben, Michael <roeben@zetel.de>

Cc: bumgustavo@gmail.com; jp.konrad@web.de

Betreff: Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Friesland

An

Gemeinde Zetel

Erster Gemeinderat Herrn Michael Röben

Sehr geehrter Herr Röben,

die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Gemeinde Zetel unterstützt die Stellungnahme der KlimapatInnen der Gemeinde Zetel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans, insbesondere die Forderung nach der Implementierung eines Rufbus- Systems für den Gemeindebereich. Damit soll die Anbindung an die Hauptlinien sowie das Bus-Angebot in den Abendstunden und am Wochenende verbessert werden. Das Angebot Ruf-Bus wurde bereits in die Prioritätenliste des NVP aufgenommen, jedoch bekanntlich noch nicht umgesetzt. Eine Einführung kann auch modellhaft mit begleiteter Evaluation gestartet werden.

Darüberhinaus ist eine weitere Digitalisierung anzustreben, z.B. eine nutzerfreundliche App.

Wir regen hiermit zudem die Einrichtung eines regelmäßigen Erfahrungsaustausch von NutzerInnen des ÖPNV an, um diese Erfahrungen in dessen Qualitätssicherung einfließen zu lassen.

Fraktion Bündnis90/Die Grünen Zetel

Wilhelm Wilken

Verkehrsverbund Ems-Jade Norderstraße 32 26603 Aurich

Landkreis Friesland
Fachbereich 61 - Planung
Lindenallee 1
26441 Jever

Verkehrsverbund Ems-Jade
Norderstraße 32
26603 Aurich

Haltestelle Aurich ZOB

Tel 04941 93377
Fax 04941 933722
E-Mail info@vej-bus.de
www.vej-bus.de

USt-IdNr.: DE 245086322
Steuernummer 54/231/03602

Bankverbindung:
Raiffeisen-Volksbank eG
DE76 2856 2297 0425 0079 00
BIC: GENODEF1UPL

Aurich, den 01.09.2025

Stellungnahme des VEJ zum Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Friesland

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der öffentlichen Beteiligung übermitteln wir Ihnen hiermit die Stellungnahme des Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ) zum Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Friesland (2025–2029).

Die beigefügte Synopse enthält unsere Anmerkungen und Hinweise zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten des Entwurfs. Darin haben wir insbesondere folgende Punkte hervorgehoben:

- Klarstellungen zum Wording (z. B. Kapitel 1.4.2, Finanzierung und Tarife),
- Ergänzungen zu bestehenden Konzepten und Projekten (alternative Antriebe, automatisiertes Fahren, Frieslandtakt),
- Präzisierungen zu Verantwortlichkeiten (Erlösregelungen, Fahrgastinformation, Mobilitätszentralen),
- Hinweise zu Infrastrukturstandards (Haltestellen, Beleuchtung, Fahrpläne, Fahrgastinformation),
- Korrekturen und Ergänzungen in Bezug auf Linien, Takte, Schülerverkehre und Tarifiedarstellungen.

Ein besonderer Schwerpunkt unserer Stellungnahme ist der Frieslandtakt:

Das Konzept ist seit Jahren erfolgreich etabliert, bietet verlässliche Taktverkehre und ein erkennbares Branding. Im Entwurf wird der Fokus stark auf das Plusbus-Konzept gelegt. Wir regen ausdrücklich an, den Frieslandtakt als gleichwertige Alternative zum Plusbus oder als eigenständiges, dauerhaftes Konzept festzuschreiben. Die aktuellen Maßnahmen im Frieslandtakt gehen über ein reines Branding hinaus und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivität des ÖPNV im Landkreis.

Wir bitten, unsere Stellungnahme im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Für Rückfragen oder eine detaillierte Erläuterung der Punkte stehen wir selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Ems-Jade

Rückmeldung zum Nahverkehrsplan					
Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Absatz	Beschreibung der Stellungnahme
VEJ	1	1.4.2	18		Wording: ist die Umwandlung bereits beschlossen, oder soll sie gemacht werden. Wording besagt, dass es bereits beschlossen ist ==> Finanzierung Mobilitätszentren ist gesichert als Beispiel
VEJ	2	1.4.2	19	1	Wording: Es gibt bereits einen gemeinsamen Tarif. Eine Absatz weiter steht auch, dass dieser weiter entwickelt werden soll. Ein EAV ist nicht gewünscht.
VEJ	3	1.4.2	19		Rahmenbedingungen geben nur einzureichend wieder, dass es in allen LKs bereits Konzepte und Projekte gibt, die nicht mehr neu aufgesetzt werden müssen und in der "Schublade" liegen. Diese wurden bereits mit den VUs erarbeitet (Bspw. Einsatz von alternativen Antriebe, Konzepte für die automatisiertes Fahren inkl Integration von Vertrieb).
VEJ	4	1.4.2	18		Regelung der Erlöse ist VU-Verantwortung
VEJ	5	2.1	20	2	Neben dem Plusbus sollte auch der Freilandtakt als Beispiel genannt werden.
VEJ	6	2.2.2	25	3	Einheitlichkeit bei den Aushangfahrplänen für den gesamten Verkehrsraum nicht gegeben, da es für die VEJ verschiedene Ansätze gibt (bspw. Inlow/Ausschreibungsverkehr) Vieles Ungeklärt, da Aushang weiterer Infos nicht Aufgabe der VU ist: Wer hängt diese Umgebungsfahrpläne aus? Ist das Ausgabe der Verkehrsregion? Wie wird das finanziert? Wer stellt die Zusatzmaterialien? Wir soll das umgesetzt
VEJ	7	2.2.2	25		Eine Beleuchtung der Wartehallen sollte nicht nur Vorrang eingegäumt werden sondern, verbindlich festgelegt werden, da es hier sonst zu keiner Verbesserung kommt. Weiterhin sollte eine Mülleimer ebenfalls grundlegender Bestandteil eine Haltestelle sein, der festgeschrieben ist.
VEJ	8	2.2.3	26		Es ist nicht beschrieben, wie die Lieferung erfolgt. Aktualisierung über die turnbusmäßigen Fahrplanänderungen angedacht und möglich.
VEJ	9	2.2.4	28		Alternative Antriebe: 1. Korrektur für Leer notwendig 2. der Verweis auf CVD ist irreführend, da keine weiterreichende Erläuterung statfindet. Die Anwendung der CVD findet im VEJ nicht statt, da zu einen die Grenzwerte pauschal über das Land Nds gezogen werden und die CVD als erfüllt angesehen wird. Weiterhin müsste eine Finanzierungsgrundlage geschaffen werden, um diese seitens der VU auch vollständig umsetzen zu können. ==> Formulierung des 1 Satzes müsste in Der Einsatz von alternativen Antrieben im Busverkehr regelt sich nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. geändert werden, so dass die Verpflichtung nicht bestand hat
VEJ	10	2.2.4	28		Plusbus: 1. Das Konzept sollte komplett dargestellt werden. Taktbus nicht genannt, der auch noch weitere Linien ein Branding geben könnte. 2. Da die Anforderungen des Plusbus sehr hoch sind und keinen Spielraum geben, könnte auch die Fortführung des Frieslandtakts festgeschrieben werden. Die aktuellen Aktionen gehen hier auch über das reine Branding des Plusbuskonzepts hinaus.
VEJ	11	3.1	32		Ausbau emissionsarme Flotten mit Blick auf die kommunale Finanzlage getrübt. Im Folgenden sollte über die Finanzierung eingegangen werden. Ebenfalls vgl auch Punkt 7 Anwendung CVD.
VEJ	12	3.2.1	33		Die Aufgaben der Verkehrsregion sind teilweise schon in der Umsetzung. Nicht für jedes Thema ist eine konzeptionelle Grundlage nötig (siehe oben Nr 3.)
VEJ	13	3.2.2	33		Wording ändern: Tarif ist bereits vollumfänglich beauskunftbar über den Fahrplaner und als Ziel obsolet. Gegenseitige Fahrkartenanerkennung auch bereits praxis. Fahrtrelationen auch bereits gleich.

VEJ	14	3.2.3	34	Bedienebenen: Konzept muss gleich bei allen AT sein. Verbindlichkeit und Gleichheit fehlt in der Formulierung, da über den Verkehrsraum verschiedene Anforderungen sind (Anforderungen Bestandsverkehre vs Ausschreibungsverkehre).
VEJ	15	3.2.3	34	Plusbus: Frieslandtakt als Alternative oder kompletteÜbernahme des Plusbuskonzepts (siehe auch oben)
VEJ	16	3.2.3	34	Regelung zu Feiertagen. Zu spätere Uhrzeit fahren kaum noch Menschen. 18 Uhr reicht auch. 2.Satz vom Sinn unpassend. Dehalb 2.Satz streichen.
VEJ	17	3.2.4	34f.	FGI : Wie soll eine einheitliche Darstellung umgesetzt werden, da verschiedenen Systeme nebeneinander laufen? Wie sind da die Anforderungen? Werbeblendungen sind in Ausschreibungsverkehr nicht selbstständig erlaubt - sollte man diese auch vereinheitlichen? Einheitliche Fahzeuggestaltung laut Sttaus soll beibehalten werden , also auch rot und weiß (VEJ-Farben).
VEJ	18	3.2.4	35	Einheitlich Fahzeuggestaltung: Warum werden hier die bestehenden Vorgaben aus dem alten Nahverkehrsplan (VEJ Farben) nicht beibehalten? Wir fühlen uns als kleinstes VU im Landkreis hier stark benachteiligt. Vor dem Grundsatz der Nachhaltigkeit ist es nicht sinnvoll ganze Flotten von Bussen umzugestalten. Der Fahrgast muss und möchte auch eindeutig erkennen können mit welchem Unternehmen er fährt. Warum orientiert sich der Plan so exakt an dem Landkreis Aurich z. B. Plusbus, unser geschaffenes Produkt der Frieslandtakt wird völlig außer Acht gelassen.
VEJ	19	3.2.4	36	Fotos entsprechen nicht den beschriebenen Anforderungen
VEJ	20	3.2.4	36	Fahrzeuganforderungen sollen VEJ weit gleich sein und in Ausschreibungsverkehren nicht abweichen, anstogen müsste hier auch die Sonderlösung genannt sein
VEJ	21	3.2.5	36	Aushangfahrpläne: Bei der Änderung des Haltestellenlayoout anfallende Kosten müssen von AT übernommen werden
VEJ	22	3.2.5	36	Aushangfahrpläne: einheitliche Linienübergreifenden im gesamten VEJ nicht möglich, da in den Ausschreibungsverkehren andere Bedingungen gelten (Bsp. Plusbus Ihlow Aushänge), be den Zusatzinformationen - nicht geklärt: wer übernimmt den Aushang? Weiteres Layout notwendig, wenn Aushängen mehrer Seiten lang sind - Stadtbuslayout - um übersichtlicher bei Taktlinien zu werden.
VEJ	23	3.2.6	37	Fahrgastinformation: Detaillierung und Klärung als Anlage erforderlich, da der Inhalt nicht genau definiert ist (für Flyer)
VEJ	24	3.2.6	37	Mobilitätszentralen: Ist die Skizzierung nicht sehr vage, da nicht absehbar ist, ob dies realisierbar ist? Ist die Umsetzung überhaupt möglich in Anbetracht der Finanzlage? Ist ein dauerhafter Betrieb überhaupt garantierbar, wenn keine Förderung mehr möglich ist. Ist die Lösung zu groß mit Blick auf die heutigen Rahmenbedingungen. Änderung des Text, dass der Verbund für die Mobilitätszentralen verantwortlich ist.
VEJ	25	3.2.7	38	Was ist beim Beschwerdemanagement mit EDV gestützt gemeint. Weiterhin sollte der Ablauf klar skizziert sein, wenn es Überschneidungen bei Zuständigkeiten zukünftig geben soll. Verantwortlichkeiten mit Blick auf Mobilitätszentralen nicht geklärt. Dies ist nachzuholen.
VEJ	26	3.2.7	38	Einschub: Eine Rückmeldung innerhalb von max. 14 Tagen an den Fahrgast wird gewährleistet.

VEJ	27	3.2.8	38	Anschlussicherung: 1. Definierte Umstiegsunkte sind bereits vorhanden und werden ausgegeben 2. Regelung für Wartezeiten birgt bei der Umsetzung Herausforderungen, die vorher gelöst werden müssen und hier auch definiert werden müssten, da die Auswirkungen auf die VU groß: 1. bestehende vertragliche Regelungen stehen nicht in Einklang mit der Formulierung und müssen eingehalten werden (Pönale, Berichtswesen) 2. Änderungen haben möglicherweise auch finanzielle Auswirkungen, die den VU Berichtswesen) 2. Änderungen haben möglicherweise auch finanzielle Auswirkungen, die den VU
VEJ	28	3.2.8	38	Anschlussicherung 2: Was ist mit Optimierung der Betriebsabläufe gemeint? Betriebsabläufe im Sinn von Fahrtenplanung und Umläufen ist im Verantwortungsbereich der VU. Absatz muss gestrichen werden.
VEJ		3.2.9	38	Verbundbericht wird gemacht, ist aber kein Bestandteil des NVP an sich und wäre zu entfernen.
VEJ	28	3.2.10	40	Datenlieferung ist nicht geklärt und muss abgestimmt werden. Ebenfalls Finanzierung.
VEJ	29	4.3	44	Zu erwähnen im Abschnitt Bildungseinrichtungen und Jugendticket, dass der Landkreis eine leichten Zugang zu Jugendtickets sicherstellt
VEJ	31	5.3	56	siehe Anmerkung Nr 17, zu Seite 35
VEJ	32	5.4	57	Sinn nicht erschließbar, warum es vertaktete Schülerlinien benötigt. Die Vertaktung und Knotenpunkte werden durch das Hauptliniennetz definiert. Schulverkehr ist dann das bedarfsmäßige Angebot.
VEJ	33	5.6	58	Rabattdarstellung nicht korrekt. Ermäßigung für Bahncard auf mehr Linien, ebenfalls freie Fahrt für BC 100 auf mehr Linien, 313 Nennung falsch - siehe aktuelle VEJ-Tarifbestimmungen
VEJ	34	5.7	59	Finanzierungsdelta richtig berechnet?
VEJ	35	5.8	59	Korrektur: ÖPNV-Verbesserung Wangerland umgesetzt + 111 erfolgt und muss noch erwähnt werden
VEJ	36	6.1	61	Bedeutung von BE3 Linien sollen bedarfsmäßig verkehren, heißt es dass es Schulbuslinien bleiben, oder ob eine Bedarfsanebot daraus gemacht wird?
VEJ	37	6.1	61	ITF: Sollen die Schullfahrten weiterhin Bestandteil der Hauptlinien sein im ITF? Wording: müsste es nicht heißen, dass die Anschlüsse zwischen Linien verbessert werden sollen. Auf den Hauptlinien gibt es diese Zusammenhänge bereits. Warten auf den Zug kann nicht gewährleistet werden.
VEJ	38	6.2	62	redaktioneller Fehler : Strecke der 121,211, falsch
VEJ	39	6.2	62	Veranstaltungslinie im Mitte Bündel macht keinen Sinn
VEJ	40	6.2	62	Konzession Bürgerbus herausnehmen, da kürzere Konzessionszeiten sinnvoll, weil Prognose der Entwicklung des Bürgerbusses schwerer
VEJ	41	6.3	64	214 und 265 besser als BE 3 behalten
VEJ	42	6.5	66	Umstiegszeiten auf die Bahn: 219 bedient auf dem Linienweg 3 Bahnhöfe, es sollte nicht zwangsläufig die Umstiegszeiten erfüllt sein, sondern nur für einen Punkt im System, Umstiegszeiten sinnvoll??? 

Pflug, Stefanie

Von: Lukas Lehmann <lehmann@zvbn.de>
Gesendet: Montag, 1. September 2025 15:47
An: Nvp
Cc: Tim Semmelhaack; Stephan Baute; Wessels, Monika
Betreff: Stellungnahme ZVBN zur Neuaufstellung NVP Friesland 2025 - 2029, hier: Beteiligungsverfahren
Signiert von: lehmann@zvbn.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu o.g. Beteiligungsverfahren zur Neuaufstellung NVP Friesland 2025 – 2029 nimmt der ZVBN wie folgt Stellung:

Aus Sicht des ZVBN ist die Aufnahme der vom Landkreis Wesermarsch in den Landkreis Friesland einbrechenden Regionalbuslinien in den NVP Friesland wünschenswert. Ebenso sollten die Linien im Liniennetzplan des VEJ abgebildet werden. Dies dürfte die Nutzungsmöglichkeiten auch für Fahrgäste aus dem Raum Friesland erkennbarer machen. Die Linie 430 verbindet Varel mit Schwei und Rodenkirchen und bietet neben dem Schülerverkehr von Montag bis Freitag auch in den Ferien zehn Verbindungen täglich an. Die Linie 431 bindet Varel über Jaderberg und Ovelgönne an die Kreisstadt Brake an. Über den Schülerverkehr hinaus finden auf der Linie 431 ebenfalls auch an Ferientagen sieben Fahrten täglich statt. Beide Linien sollen außerdem weiter aufgewertet werden.

Mit freundlichen Grüßen
Lukas Lehmann

Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
Bereich Planung und Qualität
Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen
www.zvbn.de

Tel: +49 (0421) 46 05 29 – 36

Fax: +49 (0421) 46 05 29 – 99

Mail: Lehmann@zvbn.de

Der Inhalt dieser Nachricht enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

Landkreis Friesland – Entwurf NVP 2025-2029 / Beteiligungsverfahren		
Stellungnahme von: LNVG, Hannover		
Ifd. Nr.	Seite/ Kapitel-Nr.	Anregung / Frage / Hinweis / Kommentar / Wunsch
1	Deckblatt	Als Gültigkeitszeitraum ist 2025 – 2029 genannt. Es ist notwendig, dass der Gültigkeitszeitraum konkret benannt wird; Beispiel 01.01.2025 – 31.12.2029.
2		<u>Korrekte, einheitliche Schreibweise:</u> Verkehrsverbunds Ems Jade (VEJ) / Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ) (<u>richtig</u>) Deutschlandticket (<u>richtig</u>) / Deutschland-Ticket Niedersachsenticket / Niedersachsen-Ticket (<u>richtig</u>) JugendTicket / Jugendticket Urlauberbusticket / Urlauberbusticket
3	Seite 12 Kap. 1.1.3	Erstnennung der LNVG in Langform mit nachgestellter Abkürzung: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
4	Seite 13 Kap. 1.1.3	<u>Korrekte Schreibweise der LNVG:</u> Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (sic!) Entweder Kurzform „Landenahverkehrsgesellschaft“ bzw. Abkürzung „LNVG“ oder richtige Langform „Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)“.
5	Seite 17 Kap. 1.3	<u>Empfehlung:</u> Es wird unter dem Punkt „Weitere Fördermöglichkeiten“ die Förderung von flexiblen Bedienformen sowie saubere Antriebe vorgestellt. Diese werden vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Ein Hinweis auf die EFRE-Förderung wird empfohlen.
6	Seite 19 Kap. 1.4.3	<u>Empfehlung:</u> Eine Zuordnung der Verkehrsunternehmen zu dem jeweiligen Landkreis in einer tabellarischen Übersicht
7	Seite 23 Kap. 2.2.1	<u>Kinderaltersgrenze:</u> Empfehlung den Tarif „Einzelkarte ermäßigt“ im VEJ-Tarif zu harmonisieren, d.h. im VEJ-Tarif die Kinderaltersgrenzen gemäß der VDV-Schrift 950 anzupassen. Nach dieser Empfehlung fahren Kinder unter 6 Jahren mit Begleitperson unentgeltlich. Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den ermäßigten Tarif. Dies wurde auch bereits in weiteren Nahverkehrsplänen der VEJ, z.B. im Nahverkehrsplan der Stadt Emden (2023), angemerkt und bislang nicht angepasst.

8	Seite 29ff. Kap. 2.3.2	Wir weisen in dem Zusammenhang der genannten Planungen auf das SPNV-Konzept der LNVG hin: https://www.lnv.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040
9	Seite 29 Kap. 2.3.2	<u>1. Spiegelstrich:</u> Hier wäre zur Vollständigkeit Augustfehn zu ergänzen, zumal dieser Haltepunkt explizit unter 2.3.1. erwähnt wird.
10	Seite 29 Kap. 2.3.2	<u>5. Spiegelstrich:</u> RB 57 Leer – Groningen Diese Linie verkehrt aktuell nur bis Weener bzw. Bad Nieuweschans wegen des Neubaus der Friesenbrücke. Die Friesenbrücke wurde im Dez. 2015 zerstört. 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.
11	Seite 31 Kap. 2.3.7	Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind sehr umfangreich; dies sollte im Text deutlich werden. Vorschlag „Arbeiten am Fahrweg ...“ ersetzen durch „umfangreiche Infrastrukturausbauten, wie z. B. neue Begegnungsabschnitte, ...“
12	Seite 33 Kap. 3.2.1	Zur „Anwendung digitaler Medien“: Wir weisen hier auf die Möglichkeit zur Nutzung der FahrPlanner-Plattform hin. Für diese besteht die Möglichkeit, den Tarif zu integrieren und digital zu verkaufen.
13	Seite 44 Kap. 4.3	<u>Schulzeitstaffelung:</u> Die Empfehlung Maßnahmen zur Schulzeitstaffelung zu ergreifen (Nahverkehrsplan 2019) wurde nicht aufgegriffen. Mit einer Schulzeitstaffelung können die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulschleife verringert werden und finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung eröffnet werden. Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen, ggf. Maßnahmenennung erwägen.
14	Seite 54 Kap. 5.1	<u>2. Absatz:</u> „Montags wird das Angebot durch die ebenfalls stündlich verkehrenden Züge des RS 3 verdichtet.“ Bitte ergänzen „Montags bis freitags ...“
15	Seite 54 Kap. 5.1	<u>3. Absatz:</u> „Durch eine Aufenthaltszeit der RB 59 von zehn Minuten im Bahnhof Sande können Umsteigemöglichkeiten in und aus Richtung Oldenburg geschaffen werden.“ Bitte korrigieren „von acht bis zehn Minuten“
16	Seite 58 Kap. 5.6	<u>Tarifzonen:</u> Aufschlüsselung der Tarifzonen des LK Friesland z.B. mit einer Abbildung. Empfehlung zur Ausführung, welche preislichen Unterschiede sich für die einzelnen Tarifzonen für verschiedene Zielgruppen ergeben.

		Stellungnahme der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG
17	Seite 18 Kap. 1.4.1	Warum ist die Stadt Emden nicht aufgeführt?
18	Seite 19/20 Kap. 1.4.3	Warum sind folgende Firmen nicht in der Auflistung enthalten? Ahi Hamdi Blaue Bus-Reisen GmbH Münsteraner Stadtrundfahrten GmbH AG Reederei Norden-Frisia Spiekeroog-Garagen Karl Janssen GmbH Staatsbad Norderney GmbH Fahrschule Wilken GmbH AGT Bus- & Eventlogistik GmbH Firmenbezeichnung laut Handelsregister sollte übernommen werden, damit gleichlautend mit Genehmigungsinhaber: Ert Wismann Omnibus-Betrieb GmbH VLL-Reisen Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH Hinrich Uffen, Inhaber Folkmar Uffen e.K. Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH Jacobs-Reisedienst Johannes Jacobs, Südarle Fass – Reisen, Inhaber Bernd Faß e.K. Thomas Gerdes Reisen, Inh. Thomas Gerdes e.K. Schreibfehler, Benennung nicht nachvollziehbar: AnrufBus GmbH
19	Seite 22 Kap. 2.2.1	<u>Tarif:</u> Die Aufgabenträger legen die Anwendung des VEJ-Tarifs in der AV bzw. im ÖDA fest. Nicht den Tarif selbst.
20	Seite 63 Tab. 10	Die Linien 275, 276 und 277 sind aktuell keine eigenständigen Konzessionen. Vorschlag: „?“ bei Laufzeitende entfernen

21	Anlage 5	Genehmigungslaufzeiten sollten aktualisiert werden: Linie 242 vom 01.08.2024 bis zum 31.07.2035 Linie 313 vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2035 Linie 480 vom 01.08.2025 bis zum 30.04.2030 folgende Schreibweisen sollten in der Spalte „Konzessionsinhaber“ verwendet werden: Weser-Ems Busverkehr Bruns Omnibusverkehr Bei der Linie 10007 Konzessionär DB durch Weser-Ems Busverkehr ersetzen. Warum ist die Linie N39 als einziger Verkehr nach § 43 PBefG hier aufgeführt?
----	----------	---

Von: Schulze, Susanne (DGB-NSB-SAN) <susanne.schulze@dgb.de>
Gesendet: Dienstag, 2. September 2025 11:25
An: Nvp
Cc: Matthies, John (DGB-NSB-SAN); André Jäger
Betreff: Stellungnahme des DGB-Kreisverbandes Friesland

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von extern. Es wird um Vorsicht beim öffnen von Links und Anhängen gebeten. Sofern Bedenken bestehen, können Sie diese E-Mail zur Prüfung an it-service@friesland.de weiterleiten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

hier die Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes 2025 – 2029.

Stellungnahme:

Der DGB-KV Friesland begrüßt die im Nahverkehrsplan festgesetzten allgemeinen Ziele und Aufgaben, die die Daseinsvorsorge der Menschen, den ökologischen und klimatischen Faktor sowie die Inklusivität aller Angebote klar benennen.

Auch konkrete Maßnahmen, wie die Unterstützung der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, die Einrichtung von Mobilitätspunkten und die Kombination von klassischen Angeboten des ÖPNV mit modernen Formen des Bike-/E-Scooter- und Car-Sharing sind unbedingt zu unterstützen.

In einigen Fragen bleibt der Nahverkehrsplan jedoch hinter den Anforderungen zurück.

Hier sehen wir als KV des Deutschen Gewerkschaftsbunds Handlungsbedarf und fordern die zuständigen Stellen des Landkreises Friesland zur entsprechenden Überarbeitung auf.

Am gravierendsten und auffälligsten ist das vollständige Fehlen der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im öffentlichen Nahverkehr.

Ein moderner ÖPNV ist jedoch nur durch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter/-innen der Verkehrsunternehmen zu erreichen. Sie übernehmen die Kommunikation mit den Kunden und fungieren damit als Schnittstellen zwischen Angebot und Nachfrage. Der Einsatz von qualifiziertem Personal mit hoher sozialer Kompetenz und Flexibilität, insbesondere im Fahrdienst, ist eine entscheidende Aufgabe sowohl der Unternehmensentwicklung als auch der Politik. Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität setzen eine stärkere Eigenverantwortung eben sowie entsprechende Freiräume des Fahrpersonals voraus. Die Umsetzung dieser Merkmale ist insbesondere durch eine hohe Ausbildungs- und Arbeitsplatzqualität zu erreichen. Die Unternehmen sollten bereits im Rahmen einer qualitativ hochwertigen Ausbildung die Mitarbeiter mit einer dreidimensionalen Handlungskompetenz ausstatten: einer Fach-, Personal- und Sozialkompetenz! Diese Kompetenzen können zu einer verbesserten Wahrnehmung der Dienstleistungsqualität führen. Bestätigt wird dies durch vielfältige Kundenbefragungen, aus denen sich aus Sicht der Kunden die Dienstleistungsqualität aus Verlässlichkeit, Entgegenkommen, Souveränität und Einfühlungsvermögen zusammensetzt. Die Mitarbeiter/-innen nehmen also zweifellos eine Schlüsselfunktion bei der Kundenzufriedenheit ein und tragen somit zur systemischen Qualität entscheidend bei.

Da dieses Thema der Arbeits- und Ausbildungsbedingungen der Beschäftigten bislang nicht in den Entwurf mit aufgenommen wurde, schlagen wir die Aufnahme in Kapitel „3.2 Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV“ als neuen Punkt „3.2.5 Fahrpersonal“ vor.

Bezugnehmend auf Erwägungsgrund 17 der „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007“ unterbreiten wir in Zusammenarbeit mit unserer Mitgliedsgewerkschaft ver.di Vorschläge zur Formulierung von Qualitäts- und Sozialstandards für das Fahr- und Servicepersonal. Diese finden Sie in der Anlage zu dieser Stellungnahme.

Neben der Frage der Arbeits- und Ausbildungsbedingungen sind wir auf einige konkrete Maßnahmen der Ausgestaltung des friesischen ÖPNV gestoßen, die unserer Ansicht nach im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden sollten.

Anbindung des ÖPNV an die Standorte der medizinischen Versorgung

Auf Seite 49/105 geht der Nahverkehrsplan auf den *besonderen Fokus auf die Anbindung der Bevölkerung an die medizinischen Standorte* ein. An dieser Stelle wird das Vareler Krankenhaus mit in die Betrachtung einbezogen, obwohl dieses in seiner aktuellen Form schon jetzt mehr der im Nahverkehrsplan geschilderten Form entspricht und mit weiteren Einschränkungen der medizinischen Leistungen innerhalb der kommenden vier Jahre zu rechnen ist. Mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot, insbesondere an den Wochenenden, erweitert sich damit das Zeitfenster für die Erreichbarkeit eines Krankenhauses in einigen Teilen des Südkreises auf zwei Stunden oder mehr. Damit wird das ÖPNV-Angebot dem auf Seite 32 formulierten Ziel der *Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilregionen* in einem zentralen Bereich der Daseinsvorsorge nicht mehr gerecht.

Wir schlagen daher dringend vor, den Nahverkehrsplan an die neue Kliniksituation anzupassen.

Erweiterung der für Varel vorgesehenen Mobilitätspunkte

Der Nahverkehrsplan würdigt die touristische Bedeutung von Dangast durch die Einrichtung eines Mobilitätspunktes, was zu grundsätzlich zu begrüßen ist. Ferner muss es in diesem Zusammenhang jedoch auch darum gehen, Dangast und die im Zufahrtsbereich liegenden Ortschaften Langendamm und Dangastermoor durch eine Verringerung des Individualverkehrs, ins Besonderen durch Tagesgäste an den Wochenenden, zu verringern.

Mit der Schaffung des Dienstleistungszentrums an der Karl-Nieraad-Straße und dem zugehörigen Parkplatz, bestehen dazu beste Voraussetzungen. Der dortige Parkplatz bietet kostenlose Stellplätze für mehrere hundert Fahrzeuge, ist unter Umgehung der Innenstadt über die A29-Anschlußstelle Obenstrohe binnen weniger Minuten zu erreichen und bereits mit einer Haltestelle an den Busverkehr in Richtung Dangast erschlossen. Die Weiterentwicklung dieses Haltepunktes durch überdachte Wartemöglichkeiten sowie Bike-, E-Scooter- und Carsharing-Angebote würde diesen Standort als P&R-Anlage insbesondere für auswärtige Tagesgäste attraktiv machen. Eine Senkung des Verkehrsaufkommens in den erwähnten Ortsteilen ist zugunsten der Lebensqualität der dortigen Anwohner dringend geboten.

Trennung der Bahnlinie RE18 am Bahnhof Oldenburg

Der Nahverkehrsplan stellt die große Bedeutung des Pendlerverkehrs für den Landkreis dar.

Rund ein Drittel der in Friesland lebenden Erwerbstätigen pendelt für die Arbeit in benachbarte Städte und Landkreise. Zwar legt der Nahverkehrsplan die Bedeutung des Bahnhofs Sande als Knotenpunkt des Schienen- und Busverkehrs in unserer Region dar; Er verschweigt jedoch die Unzuverlässigkeit der stark genutzten Bahnlinie RE18 zwischen Osnabrück und Wilhelmshaven. Diese ergibt sich vor allem aus der Eingleisigkeit zwischen Osnabrück und Oldenburg und den damit verbundenen außerplanmäßigen Haltezeiten der Nahverkehrszüge. Die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven dagegen wurde über fast zwei Jahrzehnte mit großem finanziellen Einsatz ausgebaut und modernisiert und würde dadurch einen pünktlichen Pendlerverkehr auf dieser starkgenutzten Teilstrecke erlauben.

Der DGB-KV spricht sich daher für eine Trennung der beiden Streckenabschnitte am Bahnhof Oldenburg aus, um die Nutzung der Bahn für pendelnde Kolleginnen und Kollegen aus Friesland, Oldenburg und Wilhelmshaven attraktiver zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Schulze
Assistentin



Deutscher Gewerkschaftsbund
Region Oldenburg-Ostfriesland
Weserstraße 49 b | 26382 Wilhelmshaven

Tel.: +49 4421 180-111

E-Mail: susanne.schulze@dgb.de

NEU 3.2.5 Fahrpersonal

1. Die Schulung des Fahrpersonals ist Aufgabe des Auftragnehmers. Auf die Verpflichtungen aus dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) wird hingewiesen. Das Fahrpersonal wird für die Schulungsdauer von der Arbeitsleistung unter Fortzahlung der Bezüge freigestellt. Die Schulungskosten trägt das Unternehmen. Die Schulungen werden nach den aktuellen Erkenntnissen der Erwachsenenpädagogik durchgeführt.
2. Der Auftraggeber behält sich das Recht vor, jederzeit an den Schulungen des Auftragnehmers teilzunehmen sowie die Umsetzung des BKrFQG durch Einsichtnahme in die Schulungsnachweise zu überprüfen.
3. Ergänzend dazu hat der Auftraggeber das Recht, eigene Schulungsmaßnahmen anzubieten. Die Teilnahme an solchen Schulungsmaßnahmen ist verpflichtend. Das Fahrpersonal ist hierzu vom Unternehmen kostenneutral freizustellen (maximal ein Tag pro Jahr und Mitarbeiter).
4. Der Auftraggeber setzt darüber hinaus voraus, dass der Auftragnehmer zusätzlich zu den definierten Schulungen Weiterbildungen z.B. im Bereich gesundheitlicher Vorbeugemaßnahmen für das Fahrpersonal fördert.
5. Das Fahrpersonal muss vor Einsatz im Fahrdienst genaue Kenntnisse der zu bedienenden Linien sowie umfassende Kenntnisse der Netz- und Tarifstruktur des Verbundsystems erlangen. Im Fahrbetrieb sind die hierfür notwendigen Unterlagen (Tarifinformation und Fahrplanbuch) stets mitzuführen und auf Verlangen Fahrgästen zur Einsicht auszuhändigen.
Auch sind die für den Einsatzbereich erforderlichen Fahrplan- und Ortskenntnisse (inklusive Anschluss- und Umsteigebeziehungen) zu erlangen.
6. Sichere deutsche Sprachkenntnisse sind erforderlich, so dass sowohl im Gespräch mit den Kunden als auch bei der Kommunikation mit der Leitstelle eine problemlose Verständigung möglich ist.
Das Fahr- und Servicepersonal ist durch einheitliche Dienstkleidung als Ansprechpartner des Verkehrsunternehmens erkennbar. Dienstkleidung wird dem Fahr- und Servicepersonal vom Unternehmen kostenfrei zur Verfügung gestellt.
7. Der Einsatz von scheinselbstständigen Fahrern ist unzulässig.
8. Aufgabenträger und Betreiber verpflichten sich, ausreichend Toiletten für das Fahrpersonal an geeigneten Stellen zur Verfügung zu stellen, so dass die regelmäßige Toilettennutzung möglich ist.
9. Bei wiederkehrenden Belästigungen bzw. Übergriffen auf das Fahrpersonal und/oder Fahrgäste ist Service-/ Sicherheitspersonal einzusetzen.

Pflug, Stefanie

Von: Behrends, Dirk (NLSTBV-AUR) <Dirk.Behrends@nlstbv.niedersachsen.de>
Gesendet: Dienstag, 2. September 2025 14:14
An: Nvp
Cc: Kilic, Yasin (NLSTBV-AUR); Kracht, Torsten (NLSTBV-AUR); Baumann, Mattis (NLSTBV-AUR); Uphoff, Steffen (NLSTBV-AUR)
Betreff: AW: Neuaufstellung Nahverkehrsplan Friesland 2025 - 2029, hier: Beteiligungsverfahren
Anlagen: NVP_Friesland_ENTWURF.pdf

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von extern. Es wird um Vorsicht beim öffnen von Links und Anhängen gebeten. Sofern Bedenken bestehen, können Sie diese E-Mail zur Prüfung an it-service@friesland.de weiterleiten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Bereich des Landkreises Friesland ist die NLStBV-GB Aurich zuständig für die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, wobei die Kreisstraßen von meiner Dienststelle in Auftragsverwaltung vertreten werden.

Gegenstand der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes ist u. a. der barrierefreie (Aus-)Bau von Bushaltestellen. In den uns übersandten Unterlagen werden allerdings noch keine konkreten Baumaßnahmen benannt. Bei baulichen Änderungen (z. B. im Bereich der Haltestellen) im Zuge der o. g. klassifizierten Straßen bitte ich meine Dienststelle rechtzeitig vor Durchführung zu beteiligen.

Beim Neu- oder Umbau von Haltestellen etc., sind die für den Straßenbau geltenden Regelwerke zu beachten. Die Fachplanungen sind durch ein Sicherheitsaudit zu begleiten und meiner Dienststelle zur Prüfung vorzulegen. Auf Grundlage der geprüften Pläne können dann Vereinbarungen oder Nutzungsverträge geschlossen werden. Die Vorlage des Sicherheitsaudits betrifft allerdings lediglich Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen.

Ich bitte meine Dienststelle im weiteren Verfahren zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

Dirk Behrends

Dirk Behrends
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Aurich
Fachbereich 2
Eschener Allee 31
26603 Aurich
Telefon: +49 4941 951-221
Fax: +49 4941 951-100
E-Mail: Dirk.Behrends@nlstbv.niedersachsen.de
www.strassenbau.niedersachsen.de



NLStBV

*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*