

NAHVERKEHRSPLAN LANDKREIS AURICH

für den Gültigkeitszeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2030

Auftraggeber/-in:

Landkreis Aurich
Fischteichweg 7 - 13
26603 Aurich

Auftragnehmer/-in:

PTV Transport Consult GmbH
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Düsseldorf, 25.08.2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Landkreis Aurich (2026-2030)
Auftraggeber/-in	Landkreis Aurich
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	14.11.2025
zuletzt gespeichert	19.11.2025

Inhalt

1	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	9
1.1	Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1	Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union	9
1.1.2	Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland	9
1.1.3	Gesetze des Bundeslands Niedersachsen.....	12
1.2	Rahmenvorgaben aus der Landesplanung	14
1.3	Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs.....	14
1.4	Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	18
1.4.1	Aufgabenträgerschaft im ÖPNV.....	18
1.4.2	Organisationen der Aufgabenträger	18
1.4.3	Verkehrsunternehmen.....	19
1.4.4	Organisation der Verkehrsunternehmen.....	20
2	Mobilität in der Verkehrsregion	21
2.1	ÖPNV als Teil integrierter Mobilität.....	21
2.2	Bestandsaufnahme im straßengebundenen ÖPNV.....	22
2.2.1	Tarif	22
2.2.2	Haltestellen.....	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
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	38
3.2.8	Anschluss sicherung	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	44
4.4	Wirtschaft.....	46
4.5	Freizeit und Tourismus.....	50
4.6	Sonstige verkehrlich relevante Ziele	51
4.7	Verkehrsinfrastruktur.....	51
5	Bestandsanalyse des Nahverkehrs	55
5.1	Schienenpersonennahverkehr	55
5.2	Verkehrsangebot im Regionalverkehr.....	56
5.3	Fahrzeugbestand	60
5.4	Infrastruktur des ÖPNV	61
5.5	Information und Service.....	64
5.6	Tarif	64
5.7	Finanzierung.....	64
5.8	Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018-2025.....	65
6	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV	68
6.1	Grundsätzliche Ziele	68
6.2	Linienbündelungskonzept	68

6.3	Ziele Verkehrsangebot	71
6.4	Ziele Tarif.....	75
6.5	Ziele Infrastruktur	75
6.6	Ziele Fahrgastinformation und Marketing	77
6.7	Ziele SPNV	78
7	Maßnahmenkonzeption	79
8	Anlagen	80

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	35
Tabelle 4:	Tabelle mit Grunddaten der Gemeinden im Landkreis Aurich (Stand 03/2025)	42
Tabelle 5:	Anzahl der Schülerinnen und Schüler, Schulen nach Schulart (Stand 08/2024)	45
Tabelle 6:	10-Jahresvergleich der aktiv zugelassenen Kraftfahrzeuge im Landkreis Aurich	48
Tabelle 7:	Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung	51
Tabelle 8:	ÖPNV-Angebot im Landkreis Aurich mit Bedienungsebenen	59
Tabelle 9:	geplante Finanzierung des ÖPNV im Landkreis für das Jahr 2025	65
Tabelle 10:	Übersicht über die umgesetzten Maßnahmen und Ziele des Nahverkehrsplans 2018	67
Tabelle 11:	Linienbündelung Landkreis Aurich	71
Tabelle 12:	Linien anderer Aufgabenträger mit Anteilen im Landkreis Aurich	71
Tabelle 13:	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten	73
Tabelle 14:	Maßnahmenkatalog	79
Tabelle 15:	Grundschulen im Landkreis Aurich	98
Tabelle 16:	Weiterführende Schulen im Landkreis Aurich	99
Tabelle 17:	Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag	103
Tabelle 18:	Zuordnung Bedienungsebenen 1 und 2 Landkreis Aurich	104

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Farbgebung Anbringung der VEJ-Aufkleber auf den Fahrzeugen	37
Abbildung 2:	Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Aurich	41
Abbildung 3:	Einwohnerdichte im Landkreis Aurich	43
Abbildung 4:	Altersstruktur des Landkreis Aurich über die Jahre 2017 bis 2024	43
Abbildung 5:	Bevölkerungsentwicklung bis 2042	44
Abbildung 6:	Schulen im Landkreis Aurich	46
Abbildung 7:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Aurich (2019-2024)	48
Abbildung 8:	regionale Pendlerbeziehungen	49
Abbildung 9:	Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden)	50
Abbildung 10:	Das Straßennetz in der Region VEJ	53
Abbildung 11:	aktuelles Schienennetz in der VEJ-Region (Stand 2025) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG)	55
Abbildung 12:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Aurich	63
Abbildung 13:	Potenzielle Einsatzgebiete bedarfsgesteuerter Verkehre im Landkreis Aurich	75
Abbildung 14:	Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems	80

Abkürzungsverzeichnis

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

1 Allgemeine Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

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

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

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

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

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

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen. 2021 wurde das PBefG erneut novelliert, mit dem Ziel, auch flexiblen Bedienungsweisen einen rechtlichen Rahmen zu geben, die bisher im PBefG nicht berücksichtigt waren.

Nahverkehrsplan im PBefG

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

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

Barrierefreiheit als Bestandteil des Nahverkehrsplans

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

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

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

Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

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

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

Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs.3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an

einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (...)" . Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

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

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

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

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

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

So wird in § 4 des BGG Barrierefreiheit definiert: Als barrierefrei sind „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ zu verstehen. § 8 des BGG besagt, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das RegG wurde am 27. Dezember 1993 verabschiedet, es regelt die finanzielle und organisatorische Verantwortung der Länder für den ÖPNV (letzte Änderung 2023). Das Gesetz dient der Förderung und Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Übertragung von Finanzmitteln und Zuständigkeiten auf die Länder. Es regelt damit auch Ausgleichsmittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets. Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch die Zuweisung von Regionalisierungsmitteln vom Bund an die Länder. Diese Mittel sollen zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden. Die Länder sind verantwortlich für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Sie haben die Möglichkeit, die Aufgaben auf kommunale Aufgabenträger zu übertragen. Die Verteilung der Mittel erfolgt nach festgelegten Schlüsseln, die die Bedürfnisse der Länder berücksichtigen. Das Ziel ist die Sicherstellung eines attraktiven, umweltfreundlichen und leistungsfähigen ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge. Die Länder müssen regelmäßig über die Verwendung der Mittel und die Erreichung der Ziele berichten.

1.1.3 Gesetze des Bundeslands Niedersachsen

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Aufgabenträgerschaft

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

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

Nahverkehrsplan

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

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

Berücksichtigung übergeordneter Planungen und Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

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

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

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

Zudem ist der Nahverkehrsplan dem Land vorzulegen.

Rabattierung des Ausbildungsverkehrs

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

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

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

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)

Das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG) bestimmt in § 114 Abs. 1 NSchG, dass die Landkreise und kreisfreie Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder die an besonderen Sprachfördermaßnahmen gem. § 64 Abs. 3 NSchG teilnehmen, sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen bzw. ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Dies gilt für die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen, die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen im Förderschwerpunkt für geistige Entwicklung der Förderschulen, die Berufseinstiegsschule, die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen.

Unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im ländlichen Raum muss teilweise auf den freigestellten Schülerverkehr zurückgegriffen werden, um zumutbaren Bedingungen zur Beförderung von Schülern zu Bildungsstätten zu gewährleisten. Unter freigestelltem Schülerverkehr wird in der Freistellungsverordnung geregelter Verkehr vom und zum Unterricht verstanden, bei dem die Betriebskosten in vollem Umfang durch den Schulträger übernommen werden. Die Schüler bzw. deren Eltern müssen keine Fahrscheine erwerben. Ein freigestellter Schülerverkehr wird außerdem notwendig, wenn die Beförderung im ÖPNV nicht möglich ist, weil z. B. Mobilitätseinschränkungen der Schülerinnen/der Schüler gegeben sind.

1.2 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

Im Jahre 1994 hat das Land Niedersachsen als übergeordnete Planungsinstanz das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) erlassen, welches die räumlichen und fachlichen Ziele für die Entwicklung Niedersachsens bestimmt. Neben der Behandlung von Verkehrsfragen finden sich hier auch Aussagen zum „Zentrale-Orte-System“. Das LROP wurde grundlegend novelliert und im Januar 2008 im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht. Die letzte Änderung erfolgte 2022. Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert: „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelpunkte 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 (Fahrkarteverkauf)
- Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften (z.B. Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten)
- Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne (z.B. Einnahmen aus Fahrzeugwerbung)

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

Regionalisierungsmittel

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

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

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

Darüber hinaus ist die Höhe der Regionalisierungsmittel nicht festgesetzt.

Finanzmittel laut Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz

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

- Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV, einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und 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.

Nach §7e NVVG erhalten kommunale Aufgabenträger eine zusätzliche Finanzhilfe, wenn sie Schüler- und Azubi-Tickets anbieten, die bestimmte Mindeststandards erfüllen. Diese sind in Anlage 3 des NVVG 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
- Umsteigeaanlagen 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 Fahrgästinformation 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 auf-kommensstarke Orte verbinden und definierte Mindeststandards erfüllen. Die Aufgabenträger können Förderungen für folgende Relationen erhalten:

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

In der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ sind alle Modalitäten der Förderung erläutert. Da diese Förderrichtlinie vorschreibt, dass die Leistung für mindestens drei Jahre über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbracht werden muss (Art 4.3 und 4.4), ist eine Förderung von eigenwirtschaftlichen Verkehren nicht

möglich. Die Höhe der Förderung richtet sich nach der Betriebsleistung, die im Rahmen der Erfüllung der Standards neu erbracht wird, und der Steuerkraft des Auftraggebers.

Weitere Fördermöglichkeiten

Weiterhin können die Aufgabenträger Förderungen vom Land erhalten für:

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

Das Land gewährt den Verkehrsunternehmen Förderungen für folgende Vorhaben:

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

Die Gebietskörperschaften können vom Land Förderungen erhalten für:

- den barrierefreien Ausbau von Haltestellen (siehe „Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen“)
- Verknüpfungsanlagen zwischen ÖPNV und SPNV (z.B. Aus- und Neubau von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen inklusive Elektroladegeräten an Bahnhöfen, Aus- und Neubau von Kurzzeit- und Taxiparkplätzen, siehe „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Umsteigeanlagen und Haltestelleneinrichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Richtlinie ÖPNV-Umsteigeanlagen und -Haltestellen)“)
- bauliche und technische ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Straßenaufweitung an Kreuzungen, Einrichtung von Busfahrstreifen, Einrichtung eines RBL-Systems, Steuerung von Lichtsignalanlagen, Antragstellung im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms des Landes Niedersachsen, Erläuterungen siehe „Merkblatt Besonderer Teil ÖPNV-Beschleunigung“)

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

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

1.4 Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

1.4.1 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV

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

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

1.4.2 Organisationen der Aufgabenträger

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

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

Aufgaben der neuen GVEJ

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

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

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

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

Die GVEJ 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 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 im ÖPNV tätig:

- Ahi Hamdi
- AG Reederei Norden-Frisia
- Arendt Busbetrieb GmbH
- Blaue Bus-Reisen GmbH
- Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrtsgesellschaft mbH
- Bruns Omnibusverkehr GmbH
- Ert Wissmann Omnibus-Betrieb GmbH
- Fahrschule Wilken GmbH
- Fass-Reisen, Inhaber Bernd Faß e.K.
- Hermann Edzards GmbH
- Hinrich Uffen, Inhaber Folkmar Uffen e.K
- Jacobs-Reisedienst Johannes Jacobs, Südarle
- Kreisbahn Aurich GmbH
- Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co. KG
- Omnibusverkehr Fischer (Norderney)
- Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH
- Reederei Baltrum-Linie GmbH
- Thomas Gerdes Reisen, Inh. Thomas Gerdes e.K.

- VVL-Reisen Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH, AnrufBus GmbH
- Weser-Ems Busverkehr GmbH

Die Betreiber der Stadtverkehre lauten wie folgt:

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

1.4.4 Organisation der Verkehrsunternehmen

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

2 Mobilität in der Verkehrsregion

2.1 ÖPNV als Teil integrierter Mobilität

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

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

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

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

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

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

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

- Emden – Borkum sowie Katamaran
- Emden – Delfzijl
- Ditzum – Petkum
- Norddeich – Juist (tideabhängig) sowie Schnellfähre
- Norddeich – Norderney sowie Schnellfähre

- Neßmersiel – Baltrum (tideabhängig) sowie Schnellfähre an bestimmten Tagen
- 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, Verkaufautomat, 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-Tarifs 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. Auch für die Insel Norderney gilt ein gesonderter Haustarif.

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

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

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

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

Tabelle 2: Übersicht Tarifangebote VEJ

2.2.2 Haltestellen

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

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

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

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

Die Anhebung der Haltestellenqualität soll die folgenden Ziele verfolgen:

- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (insbesondere auch unter Berücksichtigung der Sicherheit der Fahrgäste)
- Vereinfachte Möglichkeiten der Orientierung, vor allem für Gelegenheitsfahrer
- Verbesserung des Images des ÖPNV

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

- Mindestausstattung: Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung
- Standardausstattung: Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
- Maximalausstattung: Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

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

Fahrgastinformation

Die Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen variiert je nach Fahrgastaufkommen und verkehrlicher Funktion der Haltestelle. Vorgaben sind im „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ vom VEJ und der Verkehrsregion aus dem Jahr 2017 beschrieben (siehe oben und Anlage 2). An

jeder Haltestelle müssen ein Haltestellenschild mit Haltestellenname, Linien und Linienzielen sowie ein Fahrplan mit Abfahrtszeiten vorhanden sein. Zusätzlich können Informationen zum Tarifangebot, zum Liniennetz, Umgebungspläne der Haltestelle oder Ortspläne sowie weitere Informationen angebracht werden.

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

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

Aushangfahrpläne

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen müssen aktuell, übersichtlich und gut lesbar sein. Durch ein einheitliches Design im 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 Fahrgäst herzustellen, soll transparenten und beleuchteten Fahrgastunterständen der Vorzug eingeräumt werden. In Einzelfällen, z. B. aus Gründen des Denkmalschutzes, ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger eine abweichende Gestaltung möglich. Weiterhin sollten Abfallbehälter vorhanden sein.

Sitzplätze

Es wird angestrebt, dass an möglichst vielen Haltestellen Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten. Sie sollten aus witterungsbeständigem, pflegeleichtem Material hergestellt sein. Es ist darauf zu achten, dass die Sitze dauerhaft haltbar angebracht werden, nur schwer zu beschädigen und Einzelteile leicht auswechselbar sind.

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen sollen eine hohe Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus aufweisen sowie ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder (es sind Rahmenhalterungen vorzusehen, die die Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen und an den Rädern zu befestigen) ermöglichen. Wünschenswert sind darüber hinaus ein wirksamer Wetterschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung.

2.2.3 Fahrgastinformation

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

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

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

Interaktiver Liniennetzplan

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

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen des VEJ sind:

1. für den Landkreis Aurich:
Mobilitätszentrale Aurich, Norderstr. 23, 26607 Aurich
Öffnungszeiten:
Mo. – Fr. 08:00 – 18:00 Uhr
Sa. teilweise von 09:00 – 13:00 Uhr
2. für die Landkreise Friesland und Wittmund:
Mobilitätszentrale Jever, Schlosserstraße 45, 26441 Jever
Öffnungszeiten:
Mo. – Do. 08:00 - 12:15 Uhr und 13:00 - 17:00 Uhr
Fr. 08:00 - 12:15 Uhr und 13:00 - 16:00 Uhr
3. für den Landkreis Leer:
Mobilitätszentrale Leer, Bahnhofsring 8, 26789 Leer
Öffnungszeiten:
Mo. – Fr. 8:00 – 18:00 Uhr

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

Die Leistungen der Mobilitätszentralen umfassen:

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

Einstigerbus

Der Einstigerbus, 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 Einstigerbus 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 Einstigerbus für Schüler von weiterführenden Schulen die Schulung zu Busbegleitern an. Hintergrund sind in der Schülerbeförderung auftretende Probleme, wie beispielsweise Drängeleien oder an-

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 ist gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz zukünftig verpflichtend. In der Verkehrsregion kommen Fahrzeuge mit emissionsarmem Antrieb bislang wie folgt zum Einsatz:

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

PlusBus

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

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

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

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

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

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

2.3 Bestandsaufnahme im schienengebundenen Verkehr

2.3.1 Schienenpersonenfernverkehr

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

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

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

2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

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

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

2.3.3 Schiene-Bus-Grundnetz

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

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

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

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

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

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

2.3.4 Deutschland-Takt

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

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

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

2.3.5 Bahnplan Ost-Friesland

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

- Aurich – Abelitz, um Aurich in Richtung Emden an den Schienenverkehr anzubinden
- (Norden –) Dornum – 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 LVNG 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 03/2025) 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 des Haltepunktes Neermoor geplant.

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 Steinburg ein Gutachten erstellen lassen, welches Angebotsverbesserungen auf der Strecke Emden – Münster untersucht hat. Wesentliches Ergebnis ist, dass ein Halbstundentakt zwischen Rheine und Emden ohne zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen umsetzbar ist.

3 Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion

3.1 Grundsätzliche Ziele

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

- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger ist bei der Planung und Bereitstellung der ÖPNV-Angebote zu beachten. Insbesondere schränken die gegenwärtigen Kostensteigerungen im Bereich Personal und Energie sowie durch auf Bundesebene beschlossene Tarifermäßigung (Stichwort Deutschlandticket) die finanziellen Spielräume der kommunalen Aufgabenträger zunehmend ein.

3.2 Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV

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

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

Hierzu gehören namentlich:

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

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

3.2.2 Tarif

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

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

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.

3.2.3 Verkehrsangebot

Bedienebenen

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

PlusBus

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

Einheitliche Regelung zum Fahrtenangebot an Feiertagen

An allen gesetzlichen Feiertagen in Niedersachsen gilt der Sonntagsfahrplan.

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

3.2.4 Fahrzeuge

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

Bedienebene	Mindestanforderungen an die Ausstattung
Bedienebene 1	<ul style="list-style-type: none">• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8, Abs. 3 PBefG• Überlandbestuhlung• Echtzeitdaten• Haltestellenansage• Klimaanlage• Fahrgastmonitore
Bedienebene 2	<ul style="list-style-type: none">• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8, Abs. 3 PBefG• Echtzeitdaten• Haltestellenansage• Fahrgastmonitore
Bedienebene 3	angepasst an die Bedürfnisse der Schülerbeförderung

Tabelle 3: Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung entsprechend den Bedienebenen

Fahrgastmonitore/Fahrgastinformationssystem

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

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

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

Einheitliche Fahrzeuggestaltung

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

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

- Frontseite der Busse in der Farbe verkehrsblau (RAL 5017)
- VEJ-Aufkleber auf Heck und Einstiegsseite mit einer Größe gemäß den Gegebenheiten
- VEJ-Frontaufkleber: Fahrtrichtung rechts und maximale Größe gemäß den Gegebenheiten
- Auf der Frontseite ist ebenfalls ein Firmenlogo zulässig; die Größe des Firmenlogos darf höchstens 1/3 des VEJ-Frontaufklebers entsprechen.

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

Beispiele für die Gestaltung zeigt Abbildung 1.



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

3.2.5 Haltestellen

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

Aushangfahrpläne

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

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

- Design und Informationen in den Fahrplänen sollten so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt in der Öffentlichkeit. Insbesondere für die Taktlinien wird auch ein alternatives Layout zugelassen.
- Für jeden Aushangfahrplan soll ein größtmögliches Schriftbild erreicht werden. Dieses ist abhängig vom jeweils möglichen/nötigen Format. Der Mindeststandard für die Aushangfahrpläne ist DIN-A3 im Hochformat mit maximal 3 Spalten (vgl. z. B. IVU.Plan-Ausgabe).
- An Haltestellen mit einem großen Fahrtenangebot, an denen das DIN-A3-Format nicht ausreicht, sind weitere Aushangmöglichkeiten zu schaffen, sofern diese nicht bestehen.
- Die Aushangfahrpläne sind je Richtung zu gestalten und auszuhängen. Zum einen sind die Fahrpläne für den Kunden einfacher zu lesen und zum anderen lässt sich eine zu kleine Schrift vermeiden, da der Umfang der Informationen reduziert wird.
- Die Aktualisierung aller Fahrpläne muss mindestens einmal jährlich stattfinden. Darüber hinaus müssen selbstverständlich bei Fahrplanänderungen die Aushangfahrpläne an den betroffenen Haltestellen ausgetauscht werden.
- An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen.
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen. Bei mehreren Kästen kann davon abgewichen werden bzw. die Anbringung drehbaren Aushangkastens vorgenommen werden.

- Der Zugang zu den Aushangvitrinen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrinen mit Inbus- 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 statio-nären 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 Aus-hangfahrpläne (siehe Kapitel 3.2.5) und gedruckte Fahrplaninformationen zum Mitnehmen.

Das Fahrgastinformationssystem informiert die Fahrgäste in Echtzeit über die tatsächliche Ankunft und Ab-fahrt 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 „Fahr-Planer“, abgerufen und so der weitere Weg (Umstiege, Anschlussverbindungen) besser geplant werden. Zu-dem 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 multimo-dale Mobilitätsberatung. Das Konzept der physischen Mobilitätszentralen soll weitergeführt werden, jedoch nicht in der aktuellen Form. Fortan sollen die Mobilitätszentralen bei der Verkehrsregion institutionell sowie personell angesiedelt werden. Die genaue Ausgestaltung ist mit den Verkehrsunternehmen sowie den Auf-gabenträgern zu klären.

Interaktiver Liniennetzplan

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

3.2.7 Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen sind für die Fahrgäste auch Ansprechpartner für Beschwerden, Lob und Kritik. Alle Beschwerden und weitere Rückmeldungen gehen in ein EDV-gestütztes Beschwerdemanagement ein. Eine

Rückmeldung an den Fahrgast innerhalb von max. 14 Tagen wird gewährleistet. Auf Wunsch kann ein Aufgabenträger Einblick in das Beschwerdemanagement erhalten.

3.2.8 Anschluss sicherung

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

3.2.9 Marketing, Außendarstellung

Zukünftig soll auch das Verbundmarketing von der Verkehrsregion wahrgenommen werden. Inhalte sind unter anderem, die Etablierung einer Dachmarke, die als primäre Kommunikationsgrundlage in Form, Schrift und Farbe dient, sodass flächendeckend ein Corporate Design in der Innen- und Außendarstellung genutzt wird. Hierzu zählen auch einheitliche Busdesigns, die sich am besten nach dem aktuellen Design des Plusbusses richten sollten, um bestehendes aufzugreifen. Unterstützt werden soll dies durch eine Applikation, die ebenfalls bei der Verkehrsregion angesiedelt sein soll und vorhandene Lösungen verbindet bzw. darauf aufbaut. Damit auch die Kommunen und Teilregionen Spielräume zur Verfügung haben, soll es, ausgehend von dem Corporate Design, auch Möglichkeiten für individualisierte Kampagnen geben. Dies soll sicherstellen, dass trotz einer gewissen Zentralisierung mit zentral aufgebauten Kompetenzen nicht die Identität der Standorte oder Verkehrsunternehmen verloren bzw. untergeht. Sowohl die Kommunen als auch die Unternehmen sollen die Möglichkeit haben, über die Dachmarke Marketingaktivitäten zu betreiben.

Verbundbericht

Jährlich wird von der Verbund-Geschäftsstelle ein Verbundbericht erstellt. Dieser beinhaltet relevante Daten zu Fahrgästen, zum Verkehrsangebot, zum Tarif und eventuellen 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 Fahrgäst zugänglich gemacht werden.

3.2.10 Auskunftspflicht der Verkehrsunternehmen

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

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

4 Bestandsaufnahme und Bewertung

4.1 Raumstruktur

Der Landkreis Aurich umfasst eine Fläche von 1.287 km². Im Norden und Westen grenzt das Landkreisgebiet mit seinen vorgelagerten Inseln Juist, Norderney und Baltrum an die Nordsee. Im Osten liegt der Landkreis Wittmund, im Süden die kreisfreie Stadt Emden sowie der Landkreis Leer. Die Lage und die Verwaltungsgrenzen der 15 Gemeinden bzw. Samtgemeinden sind in Abbildung 2 dargestellt.

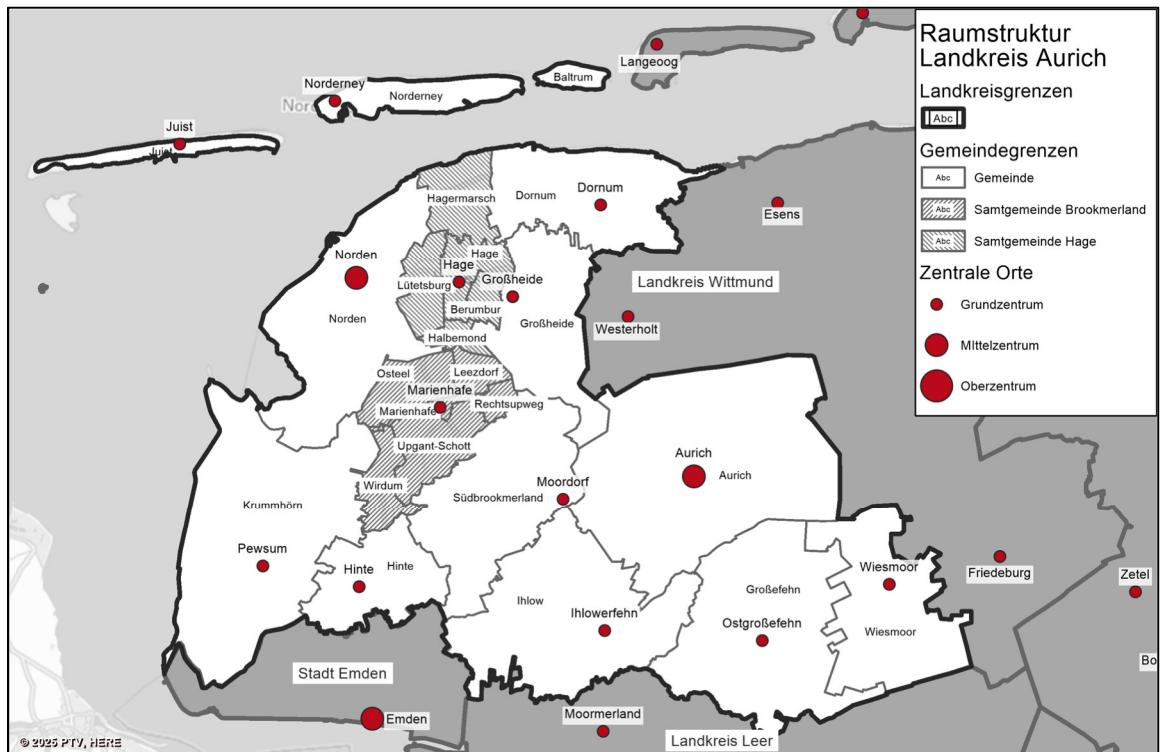


Abbildung 2: Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Aurich

Laut Landesraumordnungsprogramm und Regionalem Raumordnungsprogramm (RROP) sind die Städte Norden und Aurich als Mittelzentren innerhalb des Landkreises definiert. Grundzentren im Landkreis sind Wiesmoor, Baltrum, Marienhafen, Dornum, Hage, Hinte, Ihlowerfehn, Pewsum, Ostgroßefehn, Großheide, Norderney, Juist und Moordorf.

Die Stadt Emden hat für den Landkreis Aurich eine Bedeutung als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen. Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Oldenburg und Wilhelmshaven.

Die Tourismuswirtschaft ist für den Landkreis Aurich von zentraler Bedeutung. Gemeinden wie die Inseln Norderney, Juist und Baltrum sowie weitere Gemeinden innerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ und im weiteren Landkreis sind gemäß RROP als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus ausgewiesen.

4.2 Bevölkerungsstruktur

Im Landkreis Aurich leben etwa 189.000 Menschen (Stand 03/2025). Die größte Kommune innerhalb des Landkreises ist die Stadt Aurich mit etwa 42.500 Einwohnern. Darauf folgen die Stadt Norden (ca. 25.000 Einwohner), die Gemeinde Südbrookmerland (ca. 18.500 Einwohner), die Gemeinde Großefehn (ca. 14.000 Einwohner) und die Samtgemeinde Brookmerland (ca. 13.000 Einwohner).

Die kleinsten Gemeinden des Landkreises sind die Gemeinde Dornum (ca. 4.500 Einwohner) sowie die Inselgemeinden Juist (ca. 1.000 Einwohner) und Baltrum (ca. 500 Einwohner).

Gemeinde	Einwohner	Fläche	Einwohner pro km ²
Aurich	42.560	197,3	216
Brookmerland (Samtgemeinde)	13.402	77,3	173
Baltrum	492	6,5	76
Dornum	4.333	76,8	56
Großefehn	14.064	127,3	110
Großheide	8.303	69,3	120
Hage (Samtgemeinde)	11.309	68,6	165
Hinte	7.253	48	151
Ihlow	12.374	123,1	101
Juist	1.155	16,4	70
Krummhörn	11.346	159,2	71
Norden	25.092	106,3	236
Norderney	6.201	26,3	236
Südbrookmerland	18.376	96,8	190
Wiesmoor	13.951	83	168

Tabelle 4: Tabelle mit Grunddaten der Gemeinden im Landkreis Aurich (Stand 03/2025)

Für den Landkreis ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 150 Einwohnern pro km². Ein Vergleich mit dem Landesdurchschnitt von 171 Einwohnern pro km² und dem Bundesdurchschnitt von 238 Einwohnern pro km² verdeutlicht die eher ländliche Struktur des Landkreises Aurich.

Es gibt jedoch deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden im Landkreis. Die Städte Norden und Aurich sowie die Inselgemeinde Norderney sind mit einer Bevölkerungsdichte von über 200 Einwohnern pro km² relativ dicht besiedelt. Die Gemeinden Dornum (56 Einwohner pro km²) und Krummhörn (71 Einwohner pro km²) weisen mit ihrer ländlichen Struktur eine eher geringe Bevölkerungsdichte auf.

In Abbildung 3 ist die Einwohnerverteilung im Landkreis dargestellt. Vor allem die Mittelzentren weisen eine vergleichsweise hohe Besiedlungsdichte auf. Außerhalb dieser Zentren tritt die ländliche Prägung des Landkreises deutlich hervor.

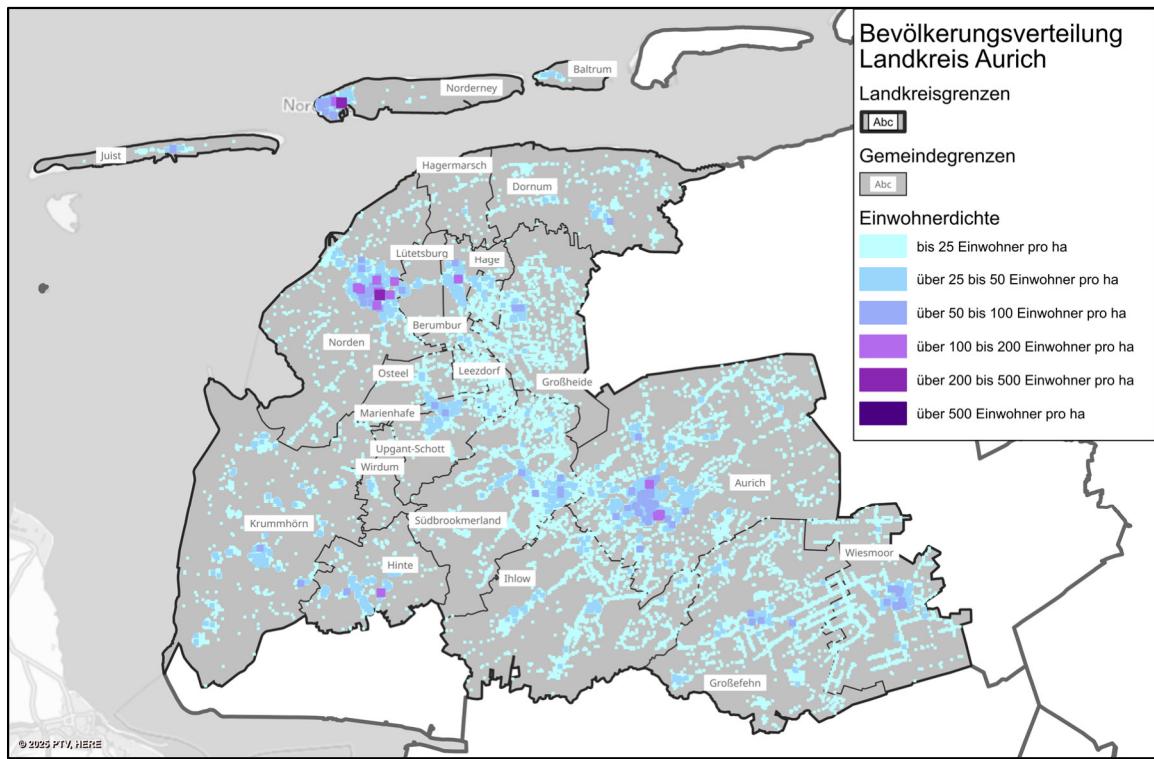


Abbildung 3: Einwohnerdichte im Landkreis Aurich

Die Bevölkerungszahl blieb in den letzten Jahren relativ stabil, bis auf einen kleinen Anstieg von 2.000 Einwohnern im Jahr 2022.

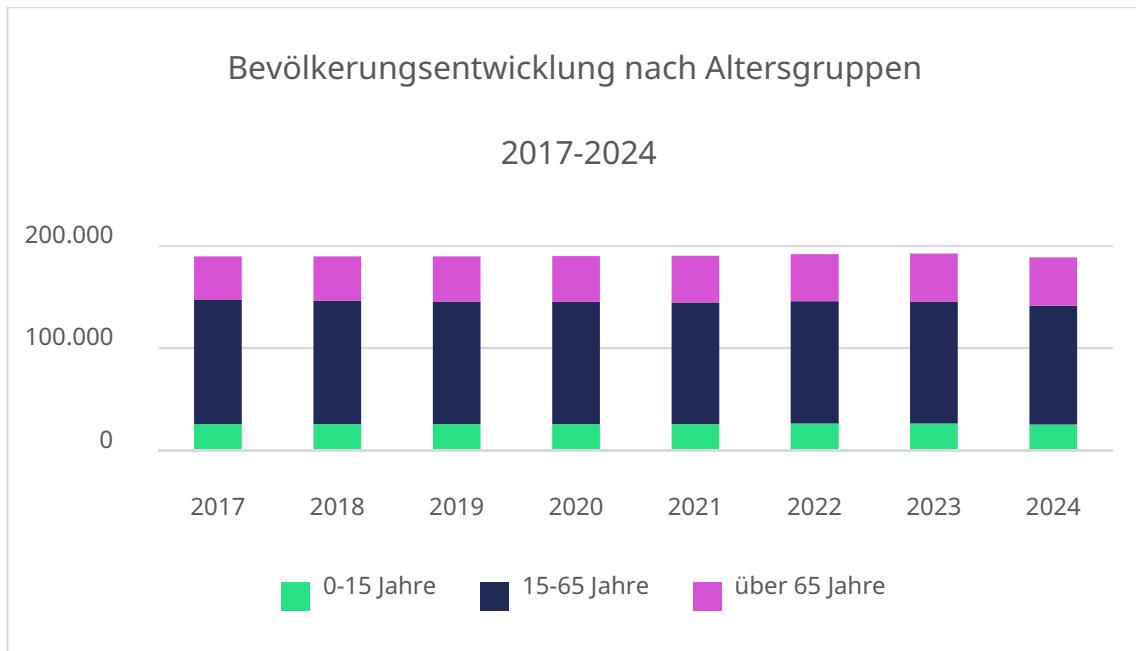


Abbildung 4: Altersstruktur des Landkreis Aurich über die Jahre 2017 bis 2024

Neben den Herausforderungen der dispersen Struktur steht der Landkreis Aurich auch vor den Herausforderungen einer alternden Gesellschaft. In den letzten zehn Jahren ist der Anteil der über 65-Jährigen um mehr als drei Prozent gestiegen, während der Anteil der 15- bis 65-Jährigen eine sinkende Tendenz aufweist. Der Anteil der unter 15-Jährigen ist weitgehend stabil.

Laut 4. Regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen, wird die Bevölkerung des Landkreises Aurich bis 2027 auf etwa 195.000 Einwohner anwachsen, bevor dieser Trend sich umkehrt und bis 2041 unter die aktuelle Bevölkerungszahl von etwa 192.000 Einwohner sinken wird. Auch in Zukunft wird der Anteil älterer Menschen ansteigen. Liegt der Anteil über 65-Jähriger aktuell bei etwa 24,5 Prozent, wird er bis 2040 auf 33,5 Prozent ansteigen. Die Zahl der 15 bis 65-Jährigen wird im gleichen Zeitraum deutlich sinken, während der Anteil der unter 15-Jährigen minimal sinken wird.

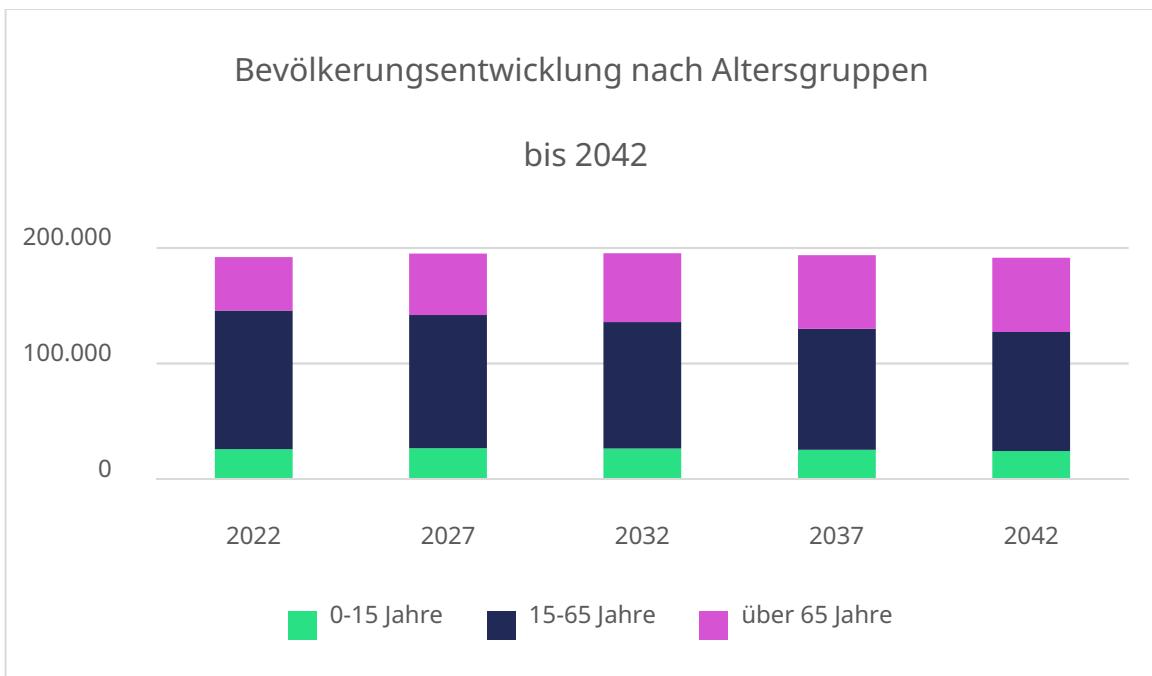


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung bis 2042

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

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 Aurich macht das Aufkommen im Schülerverkehr einen erheblichen Anteil der Fahrgäste aus. Die Anforderungen an die Schülerbeförderung und den ÖPNV ergeben sich dabei aus der Schullandschaft mit den Schulstandorten, der Entwicklung der Schülerzahlen sowie den entsprechenden Schülerströmen. Das Fahrplanangebot auf fast allen Linien ist auf die Schulstandorte ausgerichtet. Teilweise werden in den Morgenstunden zusätzliche Fahrten angeboten, 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 Aurich über 19.800 Schülerinnen und Schüler (Stand 08/2024). 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 Aurich und Norden. Die nächsten Hochschulen sind die Hochschule Emden/Leer und die Jade Hochschule in Wilhelmshaven. Die nächste Universität ist die Carl von Ossietzky Universität in Oldenburg.

Schulart	Anzahl Schulen	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	52	7.320
Oberschulen	3	272
Gesamtschulen	8	6.682
Gymnasien	2	2.950
Berufsbildende Schulen	3	~ 5.400
Förderschulen	6	587

Tabelle 5: Anzahl der Schülerinnen und Schüler, Schulen nach Schulart (Stand 08/2024)

Die Schülerbeförderung gehört zu den Aufgaben der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Angebotsausgestaltung liegen somit beim Landkreis Aurich. In der aktuellen Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich vom 28. Juni 2017 sind die Regelungen zu Mindestentfernungen hinsichtlich des Beförderungsanspruchs, maximalen Reiszeiten, zu den zu nutzenden Verkehrsmitteln und zur Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg festgelegt. Für das Schuljahr 2024/25 wurden 20.956 Schülerfahrkarten in Form des 2022 eingeführten Jugendtickets ausgegeben. Dieses erhält jeder Schüler und jede Schülerin. Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 1 sowie der Sekundarstufe II erhalten das Jugendticket nur auf Antrag.

Die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich erfolgt überwiegend im regulären Linienverkehr des Busnetzes, welcher jedoch vielen Fällen auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet ist. Viele Abfahrtszeiten orientieren sich an den Schulanfangs- und -endzeiten. Während der Ferien verkehren viele Linien seltener oder gar nicht, teilweise unterscheiden sich die Linienrouten.

Der Schulentwicklungsplan aus dem Jahr 2014 sagte für alle Schulformen einen Rückgang der Schülerzahlen voraus. Dieser Trend hat sich insbesondere durch die Zuwanderungen im Rahmen internationaler Fluchtbewegungen (Syrien 2015, Ukraine 2022) umgekehrt. Der Schulentwicklungsplan 2023 prognostiziert für die kommenden Jahre eine leicht steigende Zahl der Schülerinnen und Schüler.

Insbesondere für Grundschulen lässt sich die Zahl der Schülerinnen und Schüler anhand der Geburtenzahlen der letzten Jahre abschätzen. Da diese sich in den letzten Jahren nicht signifikant geändert haben, ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Schülerzahlen in Grundschulen keine Auswirkungen auf die Kapazitäten im ÖPNV hat. Zur Entwicklung der Schülerzahlen an weiterführenden Schulen liegen keine aktuellen Prognosen vor. Es ist davon auszugehen, dass der leicht positive Trend auch an den weiterführenden Schulen zu beobachten sein wird. Problematisch für die Planung des ÖPNV ist die steigende Zahl an Schülerinnen und Schülern, welche Schulformen wählen, die mit dem bestehenden ÖPNV nicht erreicht werden können.

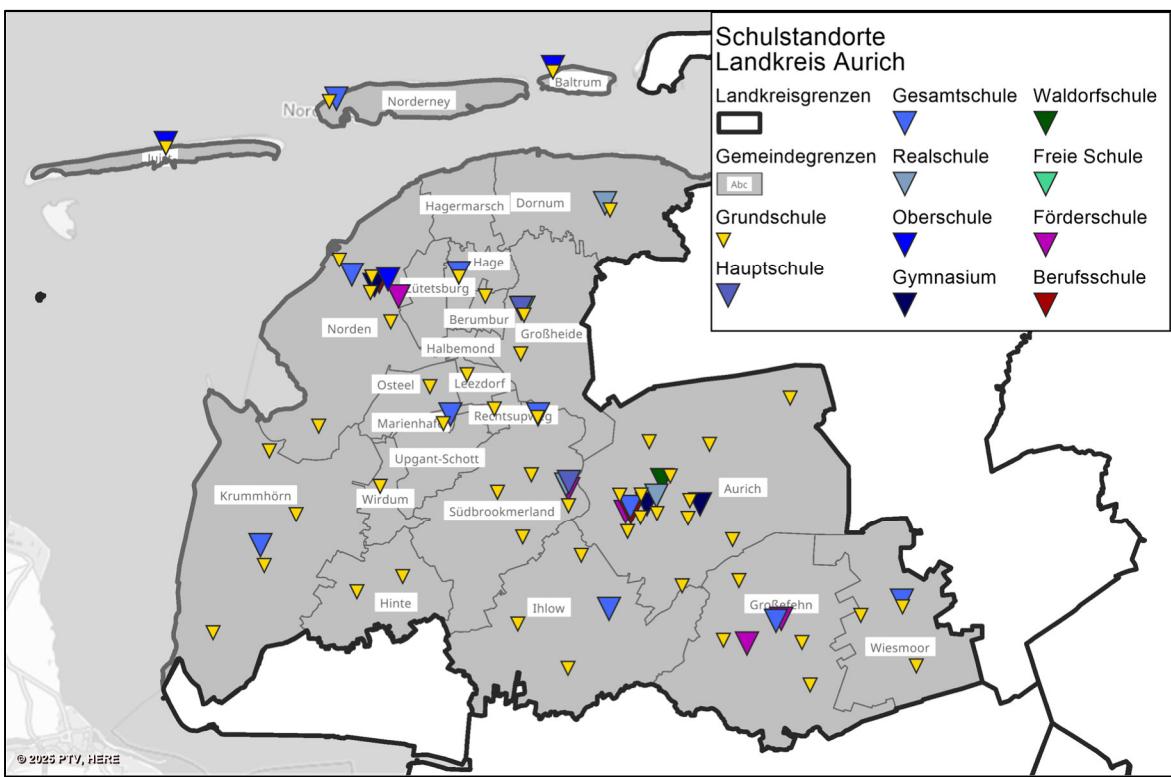


Abbildung 6: Schulen im Landkreis Aurich

Um die Erreichbarkeit der Schulen mit dem ÖPNV zu bewerten, wurde geprüft, ob sie im Haltestelleneinzugsbereich einer Haltestelle liegen. Dieser wurde mit einem Radius von 600 Metern angenommen. Lediglich die Grund- und Oberschulen der Inseln Borkum und Juist sowie die Finkenburggrundschule in Aurich sind nicht von einer Haltestelle erschlossen. Bei den Inselschulen wird kein Handlungsbedarf gesehen, da diese sich im Ortskern befinden und der Einzugsbereich der Schülerinnen und Schüler sich aus den Einwohnern der Insel speist. Eine Anbindung an den ÖPNV ist hier nicht notwendig. Die Finkenburggrundschule liegt in einem Wohngebiet im nördlichen Aurich. Auch hier ist davon auszugehen, dass die Schülerinnen und Schüler im fußläufigen Umfeld wohnen. Zudem ist durch die engen Straßen eine Erschließung im Busverkehr nur schwer möglich.

4.4 Wirtschaft

Die größten Arbeitgeber im Landkreis Aurich sind die Unternehmen Enercon und Rolf Janssen. Mit diesen bedeutenden Industrieunternehmen hat sich die Stadt Aurich zu einem wichtigen Standort für Elektrotechnik und Windenergie entwickelt.

Neben diesen Branchenführern gibt es im Landkreis eine Vielzahl weiterer Unternehmen, die in unterschiedlichsten Wirtschaftsbereichen tätig sind. Darüber hinaus verfügt der Landkreis über eine breite Basis an mittelständischen Betrieben, die die lokale Wirtschaft maßgeblich prägen. Ergänzt wird das wirtschaftliche Profil durch eine florierende Tourismusbranche, die insbesondere durch die Nähe zur Nordsee und den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ gestärkt wird.

Im RROP des Landkreises Aurich werden folgende Vorranggebiete für industrielle Anlagen und Gewerbe genannt:

- Gewerbegebiet Aurich-Nord
- Gewerbegebiet Aurich-Süd
- Gewerbe- und Dienstleistungspark Leegemoor (Norden)
- Gewerbegebiet Riepe-Leegmoor
- Gewerbegebiet Georgsheil

Die Gewerbegebiete in Norden und Aurich sind mindestens teilweise über Haltestelleneinzugsbereiche erschlossen. Das Gewerbegebiet in Riepe befindet sich südlich des Ortskerns und ist bis zu 1,5 Kilometer Luftlinie von der nächsten Haltestelle entfernt. Und auch das Gewerbegebiet Georgsheil befindet sich teilweise über einen Kilometer von der nächsten Haltestelle des ÖPNV entfernt.

Die im RROP festgelegten Versorgungskerne, welche eine erhöhte Dichte an Einzelhandelsstandorten aufweisen, sind durch Haltestelleneinzugsbereiche vollständig abgedeckt. Lediglich auf der Insel Juist ist dies nicht der Fall. Da der Versorgungskern und der bewohnte Bereich der Insel nahezu deckungsgleich sind und auf der Insel kein ÖPNV existiert, ergibt sich hier kein Handlungsbedarf.

Außerhalb des Landkreises ist das VW-Werk in der benachbarten kreisfreien Stadt Emden einer der größten Arbeitgeber der Region.

Von den 189.000 Einwohnern des Landkreises Aurich sind etwa 74.000 in sozialversicherungspflichtigen Berufen tätig (Abbildung 7). In den vergangenen fünf Jahren wurde im Landkreis Aurich ein Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verzeichnet, was auf eine positive Entwicklung des Arbeitsmarktes hindeutet. Lediglich im letzten Jahr gingen die Zahlen wieder minimal zurück. Zwischen 2019 und 2024 hat sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um vier Prozent gesteigert. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis Aurich ist über die letzten Jahre ebenfalls leicht gewachsen. 2024 lag sie bei etwa 63.400 Personen, die im Landkreis arbeiteten. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 2019 von etwa 3,7 Prozent.

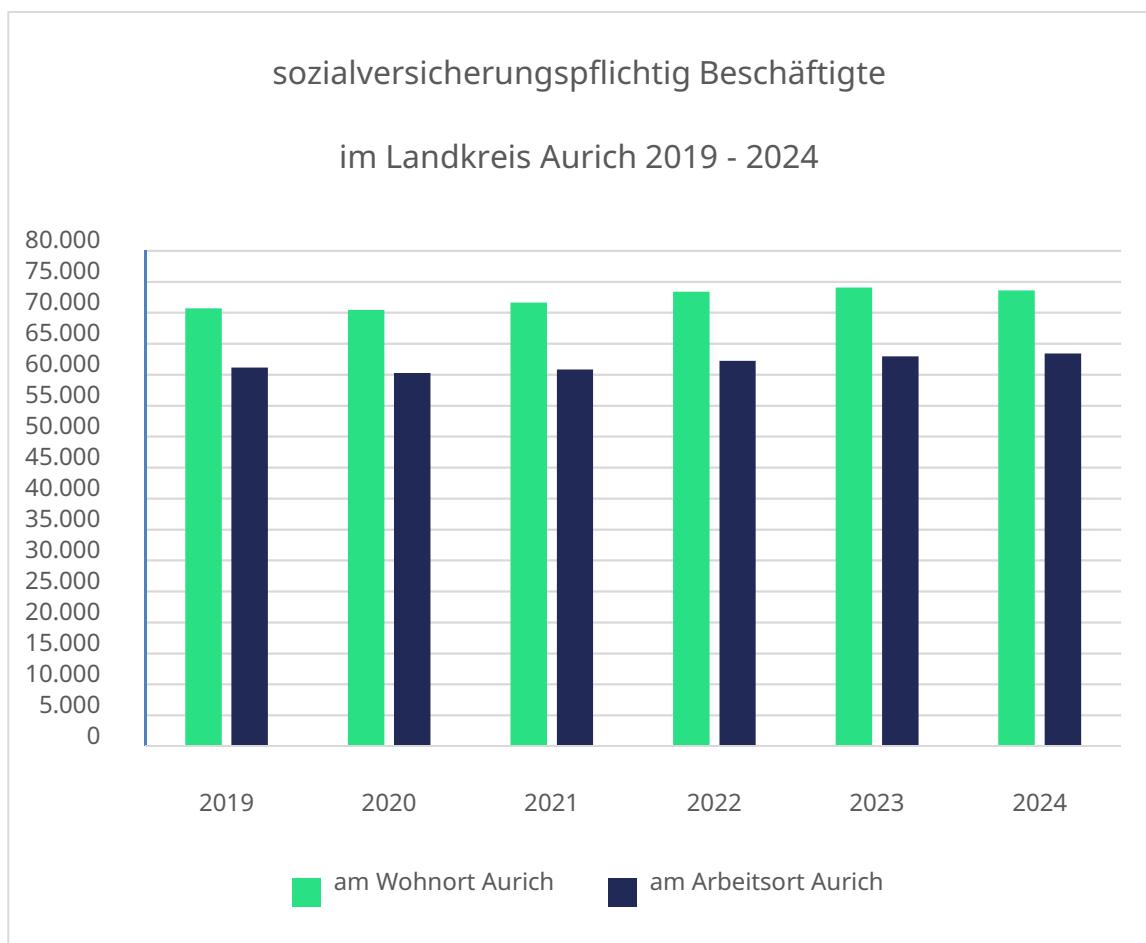


Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Aurich (2019-2024)

Ein Vergleich der zugelassenen Fahrzeuge im Landkreis Aurich (Tabelle 6) zeigt im Zeitraum von 2014 bis 2024 eine kontinuierliche Steigerung. Die Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen (Pkw) stieg in diesem Zeitraum um etwa 15,1 Prozent. Damit fiel der Anstieg im Zehnjahresvergleich niedriger aus als im Zeitraum von 2008 bis 2019.

Aktive Zulassungen	2014	2024
Pkw	105.216	121.071
Motorräder	11.099	13.237

Tabelle 6: 10-Jahresvergleich der aktiv zugelassenen Kraftfahrzeuge im Landkreis Aurich

Durch den kontinuierlichen Anstieg der zugelassenen Fahrzeuge lag der Motorisierungsgrad im Landkreis Aurich 2024 bei 630 Pkw je 1.000 Einwohner. Damit ist der Motorisierungsgrad im Landkreis seit 2018 um ein Prozent gestiegen und liegt etwas über dem bundesweiten Durchschnitt von 580 Pkw je 1.000 Einwohner.

Die Auswertung der regionalen Pendlerstatistik (Abbildung 8) zeigt, dass Aurich ein negatives Pendlersaldo aufweist. Entsprechend spielen überregionale Pendlerbeziehungen eine zentrale Rolle für die Region. Die größten Pendlerströme führen mit 12.420 Personen in die Stadt Emden, gefolgt von 2.410 Pendlern, die im

Landkreis Leer arbeiten. Darüber hinaus pendeln regelmäßig 2.050 Menschen aus dem Landkreis Aurich nach Wittmund.

Gleichzeitig gibt es auch zahlreiche Einpendler, die aus den benachbarten Landkreisen in den Landkreis Aurich kommen, um hier zu arbeiten. So pendeln regelmäßig 3.250 Beschäftigte aus dem Landkreis Wittmund und 3.280 Beschäftigte aus dem Landkreis Leer in den Landkreis Aurich, um ihrer Arbeit nachzugehen.

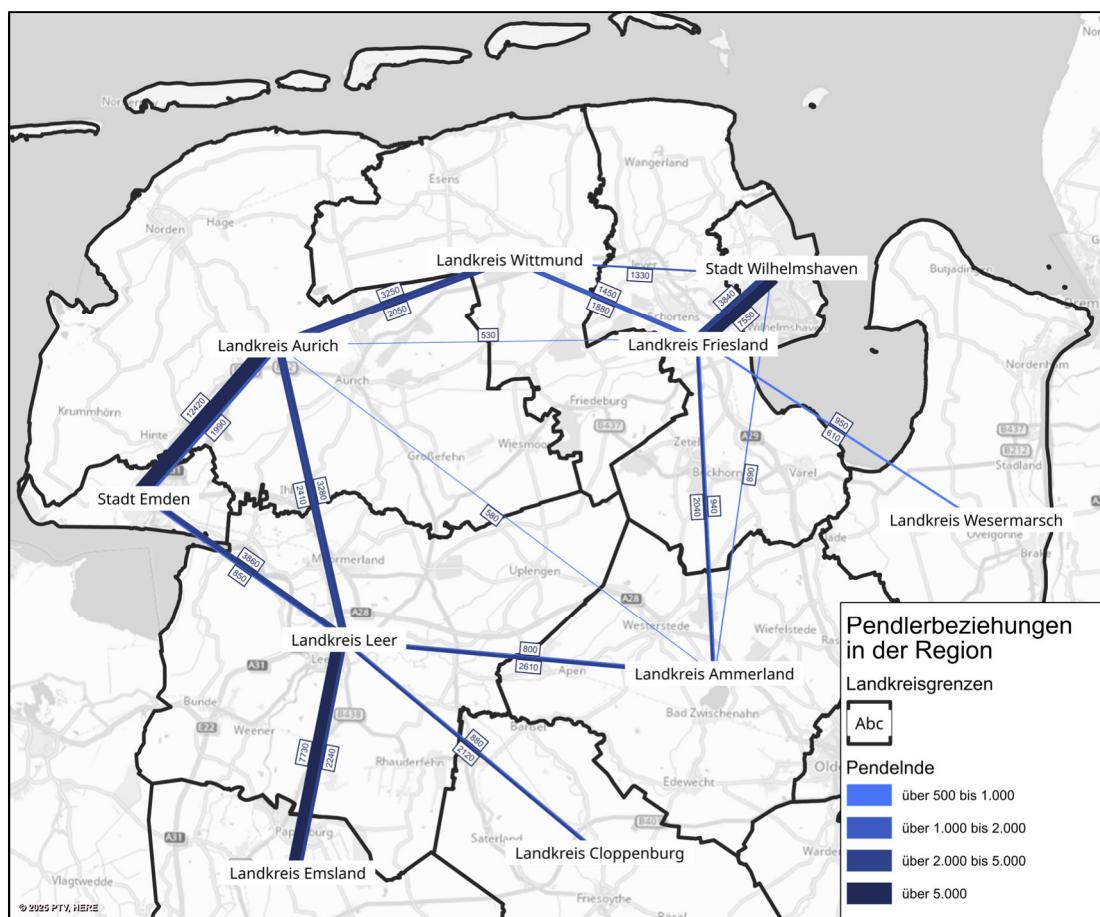


Abbildung 8: regionale Pendlerbeziehungen

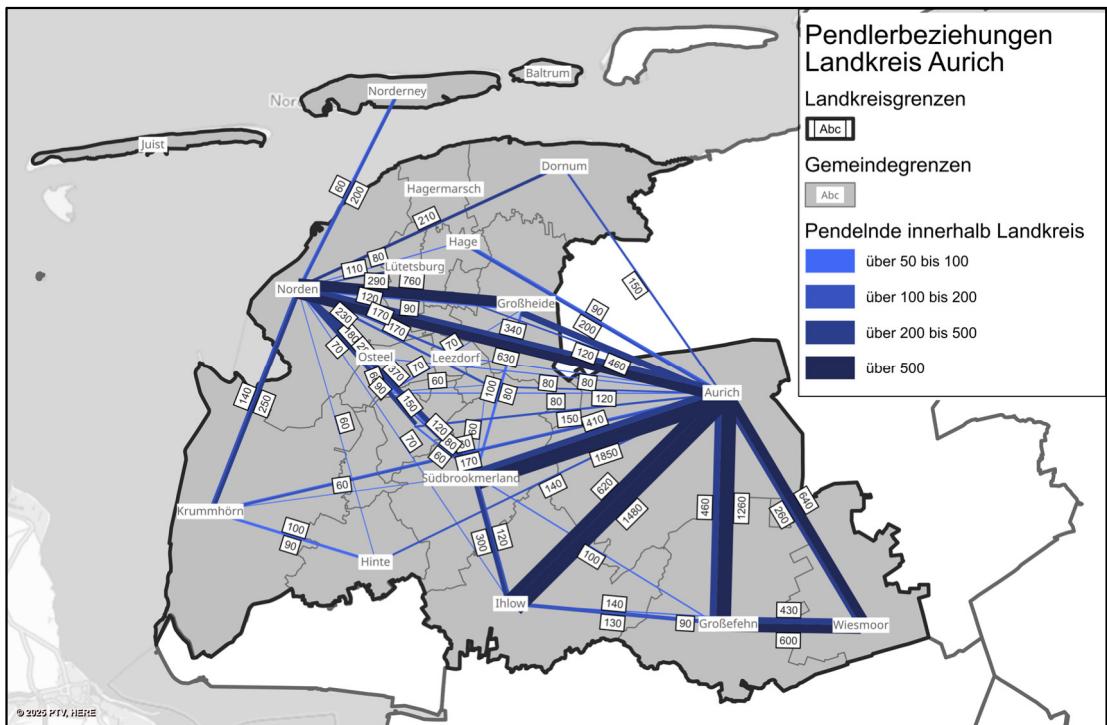


Abbildung 9: Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden)

Die Anzahl der Binnenpendler innerhalb des Landkreises Aurich ist insgesamt geringer als die Zahl der Pendler, die den Landkreis verlassen. Dennoch liegen Wohn- und Arbeitsort häufig in unterschiedlichen Gemeinden. Die meisten innerregionalen Pendlerbewegungen konzentrieren sich auf die Städte Aurich und Norden (Abbildung 9).

4.5 Freizeit und Tourismus

Durch den direkten Zugang zur Nordsee mit den vorgelagerten Inseln Norderney, Baltrum und Juist kommt dem Tourismus im Landkreis Aurich eine besondere Bedeutung zu. Der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, welcher auch die Küstenabschnitte des Landkreises Aurich und die Inseln Baltrum, Juist und Norderney umfasst, ist ein beliebtes Ziel für Natur-, Aktiv- und Erholungsurlaub. Spezielle Angebote wie das Urlauberbus-Ticket (siehe Kapitel 2.2.1) und die Küstenlinien sollen die Attraktivität des ÖPNV für Besucher steigern.

Nach dem Einbruch infolge der Covid-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 steigt die Anzahl der Gästeankünfte und Gästeübernachtungen seit 2022 wieder an. Im Jahr 2023 hat die Zahl der Gästeübernachtungen das Niveau des Jahres 2019 sogar übertroffen.

Jahr	Gästeankünfte	Gäste-übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Durchschnittliche Bettenauslastung in %
2019	881.989	4.351.969	4,9	39,8
2020	600.359	3.188.629	5,3	38,0
2021	615.380	3.389.197	5,5	39,2

Jahr	Gästeankünfte	Gäste-übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Durchschnittliche Bettenauslastung in %
2022	826.819	4.240.340	5,1	38,3
2023	890.038	4.349.952	4,9	37,7
2024	925.322	4.420.590	4,8	37,5

Tabelle 7: Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung

4.6 Sonstige verkehrlich relevante Ziele

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.

Die Ubbo-Emmius-Klinik in Aurich verfügt über etwa 280 Betten und beschäftigt etwa 550 Personen. Über die Haltestelle „Aurich Krankenhaus“, welche sich direkt vor dem Eingang der Klinik befindet, besteht Anschluss an das ÖPNV-Netz.

Im Regionalen Gesundheitszentrum in Norden stehen 250 Betten zur Verfügung und es werden etwa 270 Angestellte beschäftigt. Die Haltestelle „Norden Krankenhaus“ ist etwa 150 Meter von der Klinik entfernt und bindet sie an das Regionalbusnetz an.

Zudem befindet sich in der nahegelegenen kreisfreien Stadt Emden ein weiteres großes Klinikum mit etwa 350 Betten und 340 Beschäftigten. Es ist über die Haltestelle „Emden Klinik“ an den dortigen Stadtverkehr angebunden. Etwa 500 Meter vom Klinikum entfernt befindet sich die Haltestelle „Emden Eggenstraße“, von welcher aus das Klinikum über die Linie 410 an den Regionalverkehr in Richtung Landkreis Aurich angebunden ist.

Im Krankenhaus auf Norderney stehen ca. 60 Betten zur Verfügung. Es werden etwa 75 Angestellte beschäftigt. Das Krankenhaus ist über die nahegelegene Haltestelle „Krankenhaus“ über die Linien 3 und 7 an den ÖPNV angeschlossen.

Seit 2024 befindet sich in der Gemeinde Südbrookmerland ein gemeinsames Klinikum des Landkreises Aurich und der kreisfreien Stadt Emden im Bau. Die Klinik soll über insgesamt 800 Betten verfügen. Die Fertigstellung ist für 2029 geplant.

4.7 Verkehrsinfrastruktur

Schienennetz

Durch den Landkreis Aurich führt die Bahnstrecke *Norddeich Mole – Rheine*. Sie beginnt im Norden in Norddeich Mole und führt in Richtung Süden über die Zwischenhalte Norddeich, Norden und Marienhafe und weiter in die kreisfreie Stadt Emden. Die Strecke ist innerhalb des Landkreises Aurich eingleisig und elektrifiziert. Ausweichmöglichkeiten bestehen an den Bahnhöfen sowie in Abelitz an der Abzweigung nach Aurich, die aktuell ausschließlich für den Güterverkehr genutzt wird. Die Gesamtlänge der Strecke zwischen Emden und Norddeich beträgt etwa 35 Kilometer, von denen rund 30 Kilometer innerhalb des Kreisgebiets Aurich

verlaufen. Auf ihr verkehren der RE 1 (*Norddeich Mole – Bremen – Hannover*) sowie der IC 56 (*Norddeich Mole – Bremen – Magdeburg – Leipzig*) und der IC 35 (*Norddeich Mole – Leer – Münster – Köln*).

Die Kreisstadt Aurich ist nicht an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden. Zwar existiert eine Trasse, die das Industriegebiet Nord erschließt, diese wird jedoch ausschließlich für den Güterverkehr genutzt. Betrieben wird die Strecke von der Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH.

Eine weitere Schienenstrecke besteht zwischen Norden und Dornum. Hier verkehrt eine touristische Museumsseisenbahn, die ausschließlich in den Sommermonaten und nur an Wochenenden betrieben wird. Die weiterführende Strecke von Dornum nach Esens wurde 1986 abgebaut, es bestehen jedoch Bestrebungen zur Reaktivierung der Strecke.

Straßennetz

Im Gebiet des Landkreises Aurich verläuft die Autobahn A 31, die von Emden nach Bottrop führt. Diese Autobahn bindet lediglich den südlichen Teil des Landkreises an. Die wichtigsten Verkehrsadern der Region sind daher die Bundesstraßen.

Die Bundesstraße B 72 erstreckt sich vom Hafen in Norddeich über Norden und Aurich bis nach Cloppenburg und verbindet somit zentrale Orte des Landkreises. Die B 210, die von Emden über Aurich nach Wittmund und Wilhelmshaven führt, stellt die wichtigste West-Ost-Verkehrsachse des Landkreises dar. Zusätzlich tangiert die B 436 den Landkreis Aurich. Sie verbindet die niederländische Grenze sowie den Landkreis Friesland und die Autobahn A 29.

Zusätzlich zu den Autobahnen und Bundesstraßen durchziehen mehrere Landesstraßen den Landkreis Aurich. Dazu zählen die Landesstraßen 1 bis 8, 12, 14 sowie 25 bis 27 und 34, die zusammen eine Gesamtlänge von 179,4 Kilometern erreichen. Ergänzt wird dieses Verkehrsnetz durch etwa 400 Kilometer Kreisstraßen, die eine wichtige Rolle in der regionalen Erschließung spielen.



Abbildung 10: Das Straßennetz in der Region VEJ

Eine besondere Bedeutung kommt auch den zahlreichen Radwegen in der Region zu, die größtenteils getrennt vom Straßenverkehr verlaufen. Das gesamte Radwegenetz des Landkreises umfasst 230 Kilometer entlang der Kreisstraßen. Darüber hinaus stehen viele Wanderwege, die ebenfalls mit dem Fahrrad genutzt werden können, zur Verfügung. Auf der Insel Norderney allein befinden sich über 28 Kilometer ausgebauter Rad- und Wanderwege außerhalb des Stadtgebiets, die sowohl Touristen als auch Einheimischen vielseitige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung bieten.

Fährverkehr

Für den Fährverkehr im Landkreis Aurich sind zwei Häfen von besonderer Bedeutung: der Hafen Norddeich und der Hafen Neßmersiel.

Vom Hafen Norddeich aus werden die Inseln Norderney und Juist angefahren. Die Überfahrt nach Norderney ist tideunabhängig, sodass die Fahrten täglich zur selben Zeit stattfinden können. Es existiert ein Winter- und ein Sommerfahrplan, um der saisonal schwankenden Nachfrage gerecht zu werden. Die Überfahrt zur Insel Juist ist tideabhängig, weshalb die Schiffe täglich zu wechselnden Zeiten abfahren. Es werden zwischen drei und fünf Abfahrten je Tag und Richtung angeboten.

Der Hafen Neßmersiel dient als Ausgangspunkt für Fahrten zur Insel Baltrum. Auch hier ist die Überfahrt tideabhängig. Es werden je nach Tide und Tageszeit zwischen zwei und drei Fahrtenpaare pro Tag angeboten. Um die Anreise ohne eigenes Auto zu erleichtern, wird mit der so genannten Baltrum-Linie ein Shuttle-Service zwischen dem Bahnhof Norden und dem Fähranleger angeboten, welcher auf die wechselnden Abfahrtszeiten der Fähre abgestimmt ist.

Luftverkehr

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

In Norden/Norddeich liegt der Flugplatz Norden-Norddeich, von dem aus Linienflüge zu den Inseln Juist und Wangerooge angeboten werden. Darüber hinaus stehen Bedarfsfluglinien zu einigen der ostfriesischen Inseln zur Verfügung. Zusätzlich können Flüge zu oder zwischen den Inseln individuell gechartert werden.

Da die Fährverbindungen zu einigen Inseln tideabhängig sind, erleichtern die Flugverbindungen die Anreise für Touristen erheblich und bieten eine flexible Alternative zu den Fährverbindungen.

5 Bestandsanalyse des Nahverkehrs

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet eine wichtige Grundlage für die Anbindung des Landkreises Aurich an die Städte Emden und Leer sowie an das Fernverkehrsnetz. Zuständig für die Organisation und Durchführung des SPNV ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), eine 100-prozentige Tochter des Landes Niedersachsen. Auf der nachfolgenden Karte ist das bestehende Liniennetz mit allen Haltepunkten im Bereich der Verkehrsregion Ems- Jade dargestellt.



Abbildung 11: aktuelles Schienennetz in der VEJ-Region (Stand 2025) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG)

Im Landkreis Aurich gibt es vier vom SPNV bediente Verkehrsstationen:

- Norddeich Mole
- Norddeich
- Norden
- Marienhafen

Über diese Stationen ist der Landkreis an den Nah- und Fernverkehr angebunden. Der RE 1 (Norddeich Mole – Hannover) fährt zweistündlich von Norddeich über Oldenburg nach Hannover. Er wird von DB Regio Nord betrieben. Ergänzt wird dieses Angebot durch den IC56 (Norddeich Mole – Leipzig), betrieben von DB Fernverkehr, welcher ebenfalls alle zwei Stunden über Oldenburg nach Bremen fährt. Nahverkehrstickets sind auf diesem Abschnitt freigaben. Somit besteht eine stündliche Anbindung an die Oberzentren Oldenburg und Bremen für den Landkreis.

Über den IC 35 (Norddeich Mole/Emden Außenhafen – Köln), betrieben von DB Fernverkehr, ergänzt das Angebot und verkehrt im Zweistundentakt auf der Strecke Norddeich – Leer. Für diesen Abschnitt besteht eine Nahverkehrs freigabe.

Die vier Verkehrsstationen im Landkreis Aurich erfüllen bereits die modernen Standards der Barrierefreiheit. Die Bahnsteige und Zugangswege wurden mit neuen Bodenbelägen ausgestattet, die taktile Leitelemente beinhalten, und sind vollständig barrierefrei zugänglich. Zur Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wurden zudem Abstellanlagen für Fahrräder sowie Park&Ride-Plätze eingerichtet.

In Norden zweigt von der Hauptstrecke die Strecke Norden – Hage – Dornum ab. Sie ist eingleisig ausgebaut und nicht elektrifiziert. Auf ihr wird ein saisonales Personenverkehrsangebot durch die Museumseisenbahn betrieben. Diese Strecke dient touristischen Fahrten des Museums und verkehrt in den Sommermonaten an Wochenenden.

Eine weitere Strecke ohne regulären Personenverkehr zweigt in Abelitz ab und führt nach Aurich. Diese Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Sie gehört der Firma Enercon und wird von dieser für den Güterverkehr genutzt. Es bestehen Pläne zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs.

5.2 Verkehrsangebot im Regionalverkehr

Der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Aurich wird in der Regel als allgemeiner Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) durchgeführt. Der Linienbusverkehr im Landkreis Aurich wird aktuell teilweise eigenwirtschaftlich und teilweise gemeinwirtschaftlich betrieben. Insgesamt neun Verkehrsunternehmen sind Inhaber von Linienkonzessionen auf dem Festland, hinzu kommen drei Konzessionäre für den Inselverkehr Norderney.

Insgesamt verkehren im Landkreis Aurich 62 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 Schüler aus. Darüber hinaus spiegelt sich die starke Tourismuswirtschaft des Landkreises auch im Verkehrsangebot wider. Spezielle Linien wie die „Küstenlinien“ bedienen verstärkt die Küstenorte und angrenzenden Urlaubsregionen und verbinden verschiedene Tourismus-Hot-Spots der Region miteinander.

In Anlage 4 befindet sich eine Auflistung aller im Landkreis Aurich verkehrenden Linien mit dem Fahrplanausblick an den verschiedenen Verkehrstagen (Stand: 08/2025).

Seit 1. August 2024 verkehren die Linien 450 (Aurich – Riepe – Emden) und 451 (Aurich – Simonswolde) als PlusBus-Linien. 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. Die PlusBus-Linien erfüllen folgende Mindeststandards:

- 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

Die Linie 450 schließt in Emden auf die Züge des Regional- und Fernverkehrs in Richtung Rheine und Münster an.

Zum 01. Mai 2025 wurden des Weiteren folgende Linien zu PlusBus-Linien aufgewertet:

- Linie 410: Aurich – Georgsheil – Emden mit Anschluss von/zu RE1 Richtung Bremen/Hannover
- Linie 421: Emden – Hinte – Pewsum – Greetsiel mit Anschluss von/zum Fernverkehr Richtung Münster/Köln
- Linie 422: Emden - Wybelsum - Loquard - Pewsum - Eilsum – Wirdum mit Anschluss von/zu RE 1 Richtung Bremen/Hannover
- Linie 480: Aurich – Wittmund – Jever mit Anschluss an RB59 in beide Richtungen

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

Die Linien der Bedienungsebene 1 bilden neben dem SPNV das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis und können daher auch als Hauptlinien bezeichnet werden. Sie verbinden zentrale Orte und verkehren auf Achsen mit hohem Fahrgastpotenzial. Sie verkehren auf einheitlichen Linienwegen und sind vertaktet. Werktags wird mindestens ein Stundentakt angeboten. Auch in Zeiten schwacher Nachfrage, wie am Abend oder am Wochenende werden vertaktete Verbindungen angeboten. So ist es möglich die Linien der Bedienungsebene 1 untereinander zu vernetzen. Bisher wurden die Linien 410, 411, 460 und 481 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Die Linie 481 wird aufgrund ihrer Verbindungsfunktion der BE 1 zugeordnet, weist jedoch am Wochenende ein zu geringes Angebot auf. Mit der Aufwertung zu PlusBus-Linien werden nun auch die Linien 421, 422, 450, 451 und 480 zur BE 1 gezählt. Folgende Linien weisen das Bedienungsniveau der BE 1 auf, wurden im vorhergehenden Nahverkehrsplan aufgrund ihrer Verbindungsfunktion bisher der BE 2 zugewiesen: K 1, 412, 467.

Die Linien der Bedienungsebene 2 ergänzen das Hauptliniennetz der Bedienungsebene 1. Sie erschließen weitere wichtige Orte im Landkreis und binden sie an die Zentren an und weisen ebenfalls ein hohes Nachfragepotenzial auf. Linien der Bedienungsebene 2 verkehren werktäglich mindestens zweistündlich. Auch

am Wochenende und abends müssen Verbindungen angeboten werden, diese dürfen jedoch in Form eines Rufbusangebotes bestehen. Zur BE 2 zählen folgende Linien: 111, 378, 417, 433, 440, 462, 470 und 490. Die Linien 378, 440, 462 und 470 haben an Sonn- und Feiertagen kein Angebot und erfüllen die Mindestbedienungsstandards daher noch nicht vollständig.

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

Nicht in die drei Bedienungsebenen eingeordnet werden der Inselverkehr auf Norderney und die Nachtlinien.

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

Bedienungsebene 1				
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Angebot Montag - Freitag	Angebot Samstag	Angebot Sonntag
111 ¹	Wilhelmshaven – Wiesmoor	8 Fahrtenpaare + Schulverkehr	5 Fahrtenpaare	keine Fahrten im LK Aurich
K1 (360) ²	Norden – Harlesiel	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
410	Aurich – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
411	Georgsheil – Norden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt (ab Mittag)
412	Norden – Norddeich	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	6 Fahrtenpaare
421	Greetsiel – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
422	Emden – Wirdum	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
450	Aurich – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
451	Aurich – Simonswolde	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
460	Aurich – Leer	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
467	Wiesmoor – Leer	1h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt

¹ Zuständigkeit beim Landkreis Friesland

² Zuständigkeit beim Landkreis Wittmund

480	Aurich – Jever	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
481	Aurich – Leer	1h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	-
Bedienungsebene 2				
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Angebot Montag - Freitag	Angebot Samstag	Angebot Sonntag
378 ³	Aurich – Esens	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
417	Pewsum – Norden	2h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
433	Aurich – Forlitz-Blaukirchen	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
440	Aurich – Norden	2h-Takt	4 Fahrtenpaare	-
462	Aurich – Wiesmoor	8 Fahrtenpaare + Schulverkehr	2h-Takt (Rufbus)	-
470	Wiesmoor – Augustfehn	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
490	Aurich – Esens	2h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
Bedienungsebene 3				
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Angebot Montag - Freitag	Angebot Samstag	Angebot Sonntag
alle oben nicht aufgeführten Linien		nach Bedarf, vorrangig Schülerverkehr		

Tabelle 8: ÖPNV-Angebot im Landkreis Aurich mit Bedienungsebenen

Nachteulen

Im Gesamtgebiet der Verkehrsregion Ems-Jade werden Nachtverkehre in den Nächten von Samstag auf Sonntag angeboten. Diese werden als Nachteulen vermarktet. Im Landkreis Aurich stehen dafür die Linie N 10 zwischen Aurich und Wittmund sowie die Linie N 20 zwischen Aurich und Norden zur Verfügung. Beide Linien verkehren zwischen 22:00 und 05:00 Uhr und bieten jeweils vier Fahrtenpaare an.

Inselverkehre

Auf der Insel Norderney wird ein Busverkehr mit insgesamt acht Linien betrieben. Die Linien 1 bis 3 dienen vorrangig der Verknüpfung der verschiedenen Stadtteile mit dem Fährhafen und stellen somit die zentrale Achse des Inselverkehrs dar.

Durch den Charakter der Insel Norderney als bedeutendes Tourismusziel werden überwiegend Fahrgäste mit touristischem Interesse befördert. Die Linien 4, 5, 6 und 8 sind überwiegend auf die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Badestränden ausgerichtet und bedienen insbesondere saisonale Verkehrsbedürfnisse.

³ Zuständigkeit beim Landkreis Wittmund

Die Linie 7 ist ein Stadtbusverkehr zwischen den einzelnen Ortsteilen und ergänzt das Liniennetz im Binnenverkehr.

Die Stadt Norderney erstellt aktuell im Rahmen eines Lebensraumkonzeptes für die Insel Norderney unter anderem ein Mobilitätskonzept, welches auch die Bedienzeiten der Linien berücksichtigen wird.

Nachfrage

Wie bereits in Abbildung 9 dargestellt, sind die regionalen Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises stark auf Aurich ausgerichtet. Daraus ergibt sich ein hohes Fahrgastpotenzial für den sogenannten „Jedermannverkehr“. Zusätzlich entsteht in den Sommermonaten durch das erhöhte Fahrgastaufkommen im touristischen Bereich ein zusätzlicher Bedarf für den ÖPNV.

Aufgrund der geografischen Lage des Landkreises liegen die meisten touristischen Schwerpunkte im Westen und Norden entlang der Küste. Mit dem Bäderverkehr der Linie K 1 werden die touristischen Angebote im Norden von Aurich sowie in den benachbarten Landkreisen erschlossen. Allein auf der Linie 412 (Norden – Norddeich) wurde das Urlauberbus-Ticket im Jahr 2023 fast 59.000 mal verwendet. Damit wurde jede dritte Urlauberbusfahrt mit dieser Linie getätigt. Auf der Linie 361 (Esens – Norden) wurden weitere 21.000 Einsätze des Urlauberbus-Tickets verzeichnet.

5.3 Fahrzeugbestand

Der Fahrzeugbestand im Landkreis Aurich entspricht dem Fahrzeugbestand der Linienbetreiber. Diese setzen eigenverantwortlich Busse ein, welche den Bedarf der Linien decken. Vom Landkreis als Aufgabenträger werden Vorgaben zu Ausstattungsmerkmalen in den Leistungsbeschreibungen bzw. den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemacht.

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

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

Laut Verbund sind im Jahr 2023 von den 175 im Landkreis Aurich eingesetzten Bussen 160 barrierefrei ausgestattet. Das entspricht einem Anteil von über 90 Prozent. Das Durchschnittsalter über alle Fahrzeuge lag 2023 bei 7,6 Jahren.

Für den Landkreis Aurich waren in den letzten Jahren über den Nahverkehrsplan folgende Ausnahmen vom Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen definiert, sofern kein nachweislicher Bedarf von mobilitätseingeschränkten Personen besteht:

- Fahrzeuge, welche auf Linien der Netzkategorie BE 3 eingesetzt werden
- Kleinfahrzeuge, welche auf Linien schwacher Nachfrage eingesetzt werden

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 2.2.2 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.

Von den 912 Haltestellen im Landkreis Aurich sind 189 bereits vollständig barrierefrei ausgebaut. Das entspricht einem Anteil von 21 Prozent. Weitere 78 Prozent sind teilweise barrierefrei ausgebaut. Lediglich elf Haltestellen weisen keine der oben genannten Merkmale auf.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Aurich, die wichtigste Umsteigehaltestelle des Landkreises, ist bislang noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Ein Neu- bzw. Ausbau wird aktuell diskutiert.

Die Anhebung der Haltestellenqualität, etwa in Bezug auf Barrierefreiheit oder andere Ausstattungsmerkmale, kann aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel nur schrittweise erfolgen. Aus diesem Grund findet das Haltestellenkonzept vor allem im Rahmen laufender und zukünftiger Planungen Anwendung, beispielsweise bei Sanierungen oder Neubeschaffungen (siehe Anlage 2)

Digitale Fahrgastinformationssysteme

Digitale Fahrgastinformationssysteme (DFI), welche über Abfahrten an Haltestellen in Echtzeit anzeigen, gibt es an 29 Haltestellen und insgesamt 68 Steigen. Alle zentralen Omnibusbahnhöfe (Aurich, Georgsheil, Marienhafen, Norden, Pewsum und Ostgroßefehn) sind mit DFI-Anzeigen ausgestattet. Wichtige Umsteigepunkte und touristisch relevante Punkte, wie der Fähranleger auf Norderney verfügen ebenfalls über ein solches Auskunftssystem.

Verknüpfungspunkte Bus – Bahn

Im Landkreis Aurich existieren vier vom SPNV bediente Verkehrsstationen, welche alle auch über den straßenbundenen ÖPNV angebunden sind.

Der zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) Norden befindet sich direkt am Bahnhof. Die Abfahrtzeiten der Küstenlinie K 1 sind auf die Bahnlinien des Nah- und Fernverkehrs abgestimmt. Dadurch wird eine bessere Anbindung der Touristen an die Fährhäfen der Region sichergestellt. Ergänzend verfügt der Bahnhof Norden über eine Park-and-Ride-Anlage (P+R), die intermodale Reiseketten fördert.

Der ZOB Marienhafen befindet sich etwa 350 Meter vom Bahnhof entfernt. Von dort ist ein Umstieg zum zu den Zügen des Nah- und Fernverkehrs möglich. Ergänzend zu den bereits bestehenden Parkplätzen wurde im Bereich des Bahnhofs eine Park-and-Ride-Anlage (P+R) eingerichtet.

Darüber hinaus bestehen Verknüpfungen zwischen Bus- und Bahnverkehren außerhalb des Landkreises Aurich:

- **Bahnhof Emden:** Die Buslinien 410, 421, 422 und 450 fahren den Bahnhof Emden an und bieten dort eine Verknüpfung mit dem Nah- und Fernverkehr.
- **Bahnhof Leer:** Die Buslinien 460 und 481 verbinden den Landkreis Aurich mit dem Bahnhof Leer und ermöglichen dort den Übergang zu Nah- und Fernverkehrszügen.
- **Bahnhof Esens:** Die Buslinien 378 und 490 steuern den Bahnhof Esens an, wo Anschlüsse zur RB 59 nach Wilhelmshaven sowie zur Küstenlinie K 1 bestehen.

Verknüpfungspunkte Bus – Bus

Verknüpfungspunkte spielen eine zentrale Rolle in Liniennetzen, da sie als Hauptumsteigepunkte zwischen zwei oder mehreren Linien dienen. Sie sind darauf ausgelegt, einen reibungslosen Umstieg zwischen verschiedenen Linien oder Verkehrssystemen zu ermöglichen und Wartezeiten dabei so gering wie möglich zu halten.

Gerade bei geringen Taktdichten ist eine sorgfältige Abstimmung der Fahrpläne von größter Bedeutung. Darüber hinaus sollten Verknüpfungspunkte – soweit es die finanziellen Mittel erlauben – so gestaltet werden, dass sie für Fahrgäste möglichst komfortabel und nutzerfreundlich sind.

Die ZOB der Städte Aurich, Norden, Marienhafen, Georgheil, Pewsum und Ostgroßefehn dienen als Umsteigepunkte zwischen diversen Linien. In Aurich gibt es viele Ankünfte und Abfahrten von Regionalbussen zur halben und vollen Stunde. Hier besteht ein Taktknoten, welcher kurze Wartezeiten bei Umstiegen garantiert. Zudem gibt es Fahrplanverknüpfungen an der Haltestelle Bagband B 72 (Linien 460 und 467) und in Westerende/Kirchloog Am Ringkanal (Linien 450 und 451).

Aufgrund der Abstimmung der Buslinien auf die Schulanfangs- und -endzeiten entstehen auch an Haltestellen in Schulnähe häufig gute Anschlussbeziehungen zwischen verschiedenen Linien, wie beispielsweise in Wiesmoor am Schulzentrum.

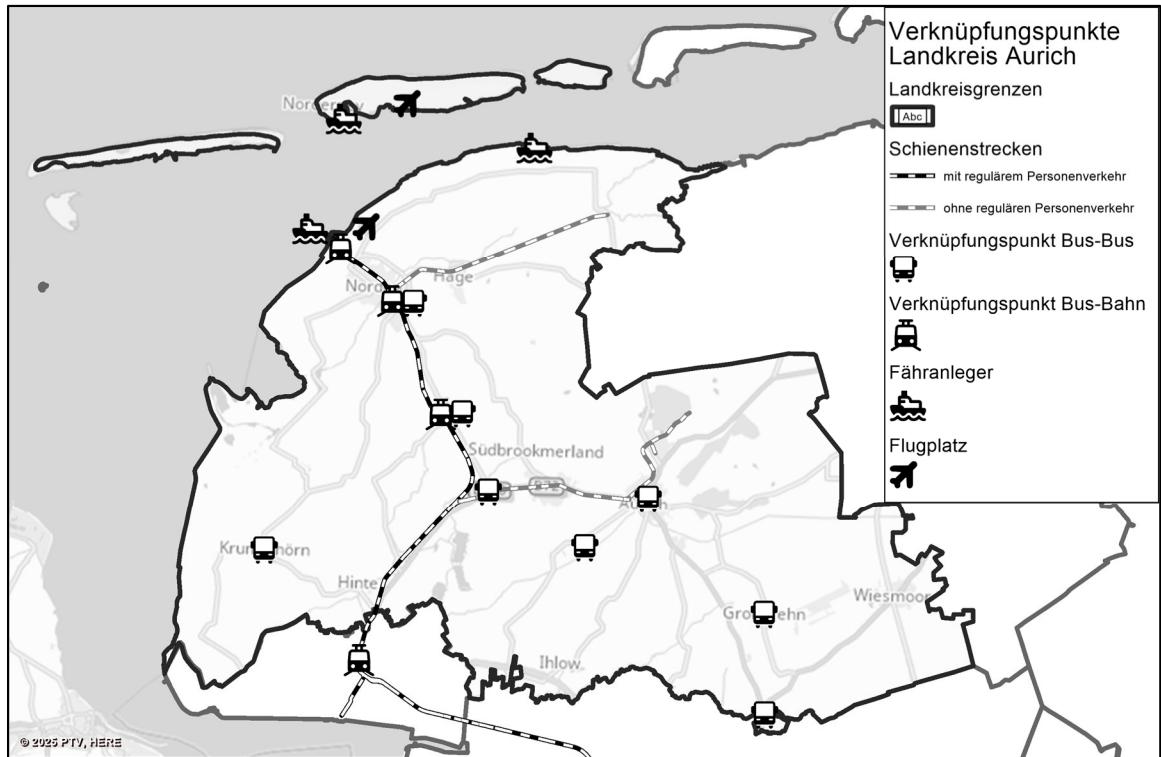


Abbildung 12: Verknüpfungspunkte im Landkreis Aurich

Verknüpfungspunkte zu Fähren

Die Anbindung der Fährhäfen an den Nah- und Fernverkehr spielt eine zentrale Rolle für den Tourismus der Region. Besonders die Verbindungen zu den Inseln Norderney, Juist und Baltrum sind bedeutende Wirtschaftsfaktoren, weshalb ihre Integration in den ÖPNV von großer Bedeutung ist.

Vom Fähranleger Norddeich aus verkehren Fähren zu den Inseln Norderney und Juist. Der Haltepunkt Norddeich Mole bietet eine direkte Verknüpfung zu den Bahnlinien RE 1, IC 35 und IC 56, die speziell auf die Abfahrtszeiten der Fähren nach Norderney abgestimmt sind. Da zur Insel Juist täglich nur eine tideabhängige Fähre fährt, ist eine exakte Fahrplanverknüpfung nicht möglich. Dennoch ermöglicht der abwechselnde Zweistundentakt von RE 1 und IC 56 eine ausreichende Anbindung. Zusätzlich stehen am Bahnhof Norddeich Mole mehrere P+R-Parkplätze sowie große kommerzielle Parkflächen zur Verfügung, die den Umstieg zwischen Individualverkehr, ÖPNV und Fährbetrieb erleichtern.

Der Fähranleger Neßmersiel, Ausgangspunkt für Fahrten zur Insel Baltrum, wird durch die sogenannte Baltrum-Linie angebunden, die direkt vom Bahnhof/ZOB Norden zum Fähranleger fährt. Die Fahrzeiten sind so abgestimmt, dass ein reibungsloser Umstieg zur Fähre gewährleistet ist.

Verknüpfungspunkte zu Flugplätzen

Eine direkte Anbindung an den Flugplatz Norden-Norddeich, der für den Inselverkehr von Bedeutung ist, besteht nicht. Potenzielle Fahrgäste müssen in Norden oder Norddeich ein Taxi nutzen, um den Flugplatz zu erreichen.

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 Aurich befindet sich in Aurich am ZOB. Die Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale sind wie folgt:

- Montag bis Freitag: 08:00 bis 18:00 Uhr
- Samstag: 09:00 bis 13:00 Uhr

5.6 Tarif

Seit 1. Januar 2017 besteht im Verkehrsverbund Ems-Jade ein Zonentarif (siehe Kapitel 2.2.1). Die Fahrausweise werden von dem Verkehrsunternehmen verkauft, das den Fahrgäst 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 sowie das Deutschlandticket werden auf den Linien des VEJ anerkannt.

Die Nachteulenbusse haben einen gesonderten Tarif. Sie können für 5 € pro Fahrt genutzt werden.

Für den Linienverkehr auf der Insel Norderney gilt ebenfalls ein gesonderter Haustarif mit 3 Tarifzonen.

5.7 Finanzierung

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

Im Landkreis Aurich wird ein Teil der 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, die Anerkennung des Deutschlandtickets) über eine allgemeine Vorschrift. Zudem erhalten sie Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten. Die Summe der Ausgleichleistungen für das Jahr 2024 betragen fast 6,5 Millionen Euro. Die übrigen Kosten müssen die Unternehmen über Fahrgeldeinnahmen decken.

Für die Finanzierung des ÖPNV und der regionalen Schüler- und Ausbildungstickets wurden im Jahr 2024 über neun Millionen Euro benötigt. Zusätzlich wurden für die Schülerbeförderung außerhalb des ÖPNV etwa 6,5 Millionen Euro benötigt.

Die Kosten für den ÖPNV beliefen sich somit auf insgesamt 22,5 Millionen Euro.

Dem gegenüber stehen folgende Einnahmen aus dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz:

Finanzierung	Betrag Planung 2025
Zuwendungen nach §7 Abs. 4 NNVG	255.000 €
Zuwendungen nach §7 Abs. 5 NNVG	1.000.000 €
Zuwendungen nach §7a NNVG	2.600.000 €
Zuwendungen nach §7b NNVG	447.000 €
Zuwendungen nach §7e NNVG	330.000 €
Summe	4.632.000€

Tabelle 9: geplante Finanzierung des ÖPNV im Landkreis für das Jahr 2025

Daraus ergibt sich eine Finanzierungslücke von 17,8 Millionen Euro, welche der Landkreis über Eigenmittel schließt.

5.8 Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018-2025

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
Startkonzept		
Steigerung der Fahrgastnachfrage mit Erweiterung der Produktpalette	teilweise umgesetzt	Vergabe Linienbündel Ihlow, Aurich & Krummhörn, Städteachse Nord-Ost; PlusBus-Linien 410, 420, 421, 450, 451 und 480 (BE 1) eingeführt
Optimierung und Ausbau des Taktnetzes im LK Aurich (Sicherung und Weiterentwicklung BE 1 und 2)	teilweise umgesetzt	Vergabe Linienbündel Ihlow, Aurich & Krummhörn, Städteachse Nord-Ost; PlusBus-Linien 410, 420, 421, 450, 451 und 480 (BE 1) eingeführt
Aus-/Neubau ZOB Aurich	nicht umgesetzt	Neuer Standort in Klärung, Gespräche mit der Stadt Aurich laufend, Umsetzung abhängig von Banreaktivierung und Finanzierung
Sicherung der Spätverkehre (Erweiterung BE 1 und 2 durch Spätverkehr ab Aurich, Norden und Emden als Ersatz für Nachteule)	teilweise umgesetzt	Einführung Nachteulen-Linien in Middels und Moorhusen
Bei Bedarf: Entwicklung und Planung von Orts- und Stadtverkehren	nicht umgesetzt	Planungen wurden gemacht, allerdings Finanzierung nicht geklärt
Ergänzung bzw. Erweiterung des Linienverkehrs durch Einführung bedarfsorientierter, flexibler Angebote (z. B. Rufbus)	nicht umgesetzt	Planungen wurden gemacht, allerdings Finanzierung nicht geklärt
Sicherung der Regionalbuslinien der BE 3 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot bzw. Anpassung an die sich verändernde Schullandschaft	vollständig umgesetzt	---

Maßnahme	Status	Erläuterung
Sicherung des Taktknotens mit Umsteigemöglichkeiten zentral in Aurich	teilweise umgesetzt	Vorgaben werden mit jeder Ausschreibung umgesetzt
Anpassung der Linienbezeichnung (BE 1 auf 10er auf- oder abrunden, BE 2 nach räumlicher Zugehörigkeit durchnummeriert)	teilweise umgesetzt	451 in 450 umbenannt Einführung 480 und 490 mit Direktvergabe des LB Städteachse Nordost
Weiterentwicklung einzelner Linien zu Landesbuslinien (Prüfung Linien 410, 417/421, 460, 480, 490)	teilweise umgesetzt	Förderung Landesbus für Linien 410, 421 und 480 beantragt
Geplante neue ÖPNV-ÖPNV-Verknüpfung (an Haltestellen Moorsdorf Schultrift, Harsweg Friedensweg, Greetsiel Grundschule, Pewsum ZOB, Hage Raiffeisenbank, Westerende Fahnert Steek)	teilweise umgesetzt	Verknüpfungen Westerende (Linien 450 und 451) und Pewsum (Linien 421 und 422) in Planung umgesetzt
Zusätzliche Haltestellen (insbesondere in Aurich, Norden, Marienhafe und Moordorf)	teilweise umgesetzt	Aurich, Hannelore-Wolf-Straße für Linien 450 und 451 Aurich, Lazarettweg für Linien 410 und 433
Linienwegänderungen (einheitliche Linienführung im Taktverkehr, neue Linienführung zur Erschließung Aurich Dreekamp, Oldesumer Str. und Emdener Str., Erschließung von Wohngebieten in Hinte und Pewsum, Tannenhausen, Marienhafe)	teilweise umgesetzt	Änderungen Linien 450/451 seit 2024, Änderung Linien 410, 421, 422 in Pewsum zum 01.05.2025 Einführung 480 zum 01.05.2025
Anpassung des Linienverlaufs (Zusammenschluss Linien 442, 445 und 446 zu neuer Linie 446, Zusammenschluss von Linien 451 und 455 zu neuer Linie 451)	teilweise umgesetzt	Mit Vergabe der jeweiligen Bündel umgesetzt
Norderney Stadtbusverkehr (Ausbau Linie 7 auf Halbstundentakt von 9 bis 19 Uhr, restliche Linien außer Linie 6 im Stundentakt, in Zwischen- und Nebensaison mind. 5 Fahrtenpaare)	nicht umgesetzt	Vergabe der Linie 7 durch die Stadt Norderney nach bisherigem Fahrplan Angebotsausweitung kann nicht wirtschaftlich dargestellt werden
Zielkonzept		
Anpassung der Linien-Zugehörigkeit zu den einzelnen Bedienungsebenen	teilweise umgesetzt	Umsetzung erfolgt in Linienbündeln Ihlow, Aurich und Krummhörn, Städteachse Nord-Ost
Geplante neue ÖPNV-ÖPNV-Verknüpfung (Haltestelle Mittegroßefehn)	nicht umgesetzt	Planung ist erfolgt, von Umsetzung wird abgesehen
Linienwegänderung (Prüfung Verlängerung Linie 462 über Spetzerfehn nach Wiesmoor)	nicht umgesetzt	wird 2030 in Linienbündel "Großefehn & Wiesmoor" ausgeschrieben
Norderney Stadtbusverkehr	teilweise umgesetzt	Änderung der Prioritäten bei der Stadt Norderney
Sonstige		
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt

Maßnahme	Status	Erläuterung
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Betrieb und Unterhaltung	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt
Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich	nicht umgesetzt	Zuständigkeit liegt bei der VEJ GmbH
Einführung von Echtzeitinformationen	teilweise umgesetzt	auf eigenwirtschaftlichen Linien nur durch Mitwirkung der Verkehrsunternehmen umsetzbar
Einführung von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI)	teilweise umgesetzt	DFI-Projekt in Umsetzung
Weiterentwicklung des Zonentarifs und der Tarifangebote	nicht umgesetzt	Vereinfachung über Deutschlandticket erfolgt
Durchführung einer Fahrgasterhebung im LK Aurich auf wichtigen Buslinien der BE 1 und BE 2	nicht umgesetzt	alle neuen Fahrzeuge in den Linienbündeln sind mit Fahrgastzählsystemen ausgestattet

Tabelle 10: Übersicht über die umgesetzten Maßnahmen und Ziele des Nahverkehrsplans 2018

6 Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV

Der Nahverkehrsplan stellt die Rahmenplanung des ÖPNV des Landkreis Aurich für die kommenden fünf Jahre dar. Er legt klare Richtlinien und Ziele für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs fest. Durch ausgearbeitete Zielszenarien und Rahmenkonzepte soll ein moderner und zukunftsfähiger Nahverkehr gestaltet werden.

6.1 Grundsätzliche Ziele

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

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Aurich soll daher unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten weiterentwickelt und an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Ziel ist es den Anteil des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Ein gutes ÖPNV-Angebot leistet dazu einen erheblichen Beitrag und sorgt so für verbesserte Umweltbedingungen und höhere Verkehrssicherheit.

Die zentralen Orte mit ihren Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sind für alle Teile der Bevölkerung essenziell und sollen daher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Die Achsen zwischen den zentralen Orten bilden daher das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis Aurich. Über die Linien der Bedienungsebene 1 wird auf Achsen ohne SPNV ein hochwertiger öffentlicher Verkehr angeboten. Da aufgrund der dispersen Strukturen nicht alle Bereiche des Landkreises mit Linien des BE 1 abgedeckt werden können, übernehmen die Linien der BE 2 und 3 im übrigen Kreisgebiet die Erschließungsfunktion. Die Weiterentwicklung des bestehenden Bedienungsnetzes ist eine der Hauptaufgaben des ÖPNV im Landkreis. Zudem ist die Verbesserung der Barrierefreiheit ein wichtiges Ziel.

Weitere Ziele aus dem Nahverkehrsplan 2018 (Novellierung 2020) welche noch nicht erfüllt (siehe Kapitel 5.8) worden sind oder der kontinuierlichen Prüfung bedürfen, wurden erneut in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

6.2 Linienbündelungskonzept

Aktuell wird ein Teil der Verkehrsangebote im Landkreis Aurich eigenwirtschaftlich erbracht. Nach §9 Abs. 2 PBefG kann eine Genehmigung für eine einzelne Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.

Um das Konzept zum Integralen Taktfahrplan (ITF-Konzept) wirtschaftlich umsetzen zu können und das ÖPNV-Angebot attraktiv und effizient planen zu können, wurden bereits im Nahverkehrsplan 2018 (Novellierung 2020) Linienbündel definiert, welche nach Auslaufen der Einzelkonzessionen umzusetzen sind. Die Laufzeiten wurden dazu synchronisiert, die Linienbündel sind bis spätestens 2030 umzusetzen. Die Bildung

der Linienbündel sowie die Zuordnung der Zuständigkeit erfolgte in Absprache mit den benachbarten Aufgabenträgern.

Zur Bildung der Linienbündel wurden folgende Kriterien herangezogen:

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

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

Linienbündel „Brookmerland“ (ab vsl. 01.03.2030, Harmonisierungsdatum 28.02.2030)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
419	Aurich – Walle – Georgsfeld – Sandhorst – Aurich	31.12.2027
427	Marienhafe – Osteel/Leezdorf – Rechtsupweg – Marienhafe	28.02.2030
428	Marienhafe – Wirdum – Schoonorth – Marienhafe	28.02.2030
431	Moorhusen – Engerhafen – Georgsheil	28.02.2030
432	Moordorf – Victorbur – Moordorf	28.02.2030
440	Norden - Münkeboe - Moordorf - Aurich	28.02.2030
442	Aurich – Moordorf - Marienhafe - Norden	28.02.2030

Linienbündel „Großefehn & Wiesmoor“ (ab vsl. 06.05.2030, Harmonisierungsdatum 05.05.2030)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
460	Leer - Hesel - Bagband - Mittegroßefehn - Aurich	05.05.2030
462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	05.05.2030
463	Aurich – Akelsbarg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	05.05.2030
464	Aurich – Brockzetel – Wiesmoor	05.05.2030
466	Aurich – Bagband – Strackholt – Wiesmoor	05.05.2030
467	Wiesmoor-Ostgroßefehn-Strackholt-Bagband-Leer	05.05.2030
468	Mullberg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	05.05.2030
469	Ostgroßefehn – Holtrop – Bietzefeld – Aurich	05.05.2030
470	Wiesmoor – Remels - Augustfehn	13.04.2030
477	Ostersander – Schirumer Leegmoor – Egels	04.05.2030
486	Aurich – Westgroßefehn – Timmel – Ostgroßefehn	05.05.2030

Linienbündel „Hage & Großheide“ (ab vsl. 01.02.2027, Harmonisierungsdatum 31.01.2027)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
414	Junkersrott – Hagermarsch – Hage – Norden	31.01.2027
445	Aurich - Großheide - Hage - Norden	31.01.2027

446	Norden – Hage – Halbemond – Großheide – Südarle	31.01.2027
447	Großheide – Berumerfehn – Südarle – Großheide	29.08.2026
448	Bürgerbus: Lütetsburg – Hage – Hagermarsch – Hilgenriedersiel – Junkersrott	31.01.2027
449	Bürgerbus: Lütetsburg – Hage – Halbemond – Berumbur – Blandorf – Hage – Lütetsburg	31.01.2027

Linienbündel „Ihlow“ (seit 01.08.2024, vsl. neu ab 01.08.2034)

Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
450	Aurich – Westerende – Bangstede – Riepe – Emden	31.07.2034
451	(Tannenhausen –) Aurich – Westerende – Ihlow – Simonswolde	31.07.2034
452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswalde	31.07.2034
455	Riepe/Barstede – Bangstede/Westerende – Ihlow	31.07.2034
457	Aurich – Extum – Rahe – Haxtum – Aurich	31.07.2034
483	Aurich – Lübbertsfehn – Ihlow – Aurich	31.07.2034

Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“ (ab vsl. 01.08.2028, Harmonisierungsdatum 31.07.2028)

Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
410	Aurich - Georgsheil - Emden	31.07.2028
411	Georgsheil – Norden	31.07.2028
412	Norden- Norddeich	31.07.2028
413	Norden – Norddeich – Neßmersiel – Dornumersiel	31.07.2028
415	Norden – Süderneuland – Norden	31.07.2028
416	Norden – Westermarsch	31.07.2028
417	Pewsum - Eilsum - Greetsiel - Norden	31.07.2028
418	Norden – Grimersum – Pewsum	31.07.2028
421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	31.07.2028
422	Emden – Wybelsum – Loquard – Pewsum – Eilsum	31.07.2028
423	Pewsum – Hinte	31.07.2028
424	Leybuchtpolder – Neuwesteel – Westermarsch	31.07.2028
426	Pewsum – Jennelt – Hinte – Haskamp – Emden	31.07.2028
433	Forlitz-Blaukirchen – Moordorf – Aurich	31.07.2028

Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“ (seit 01.05.2025, neu ab vsl. 01.05.2035)

Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
471 (ex 474)	Middels-Westerloog – Langefeld – Dietrichsfeld – Tannenhausen – Spekendorf – Aurich	30.04.2035
472 (ex 474)	Middels-Westerloog – Spekendorf – Pfalzdorf – Wallinghausen – Aurich	30.04.2035
480 (ex 474)	Aurich – Wittmund – Jever	30.04.2030

490 (ex 473)	Esens - Blomberg - Tannenhausen - Aurich	30.04.2035
--------------	--	------------

Tabelle 11: Linienbündelung Landkreis Aurich

Zudem wurde ein Linienbündel „Aurich & Krummhörn“ direkt an die Kreisbahn Aurich GmbH vergeben (beinhaltet Linien 410, 421, 422, 423, 426, 433), welches seit 01.05.2025 besteht und ab 01.08.2028 im größeren Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“ aufgehen soll.

Die Linien „Nordsee-Express“ (touristisches Angebot im Bereich Norden – Norddeich) und 10004 (Norden Bahnhof – Fähre Neßmersiel) werden keinem Linienbündel zugeordnet. Eine Integration mit anderen Linien innerhalb eines Linienbündels wird aufgrund der betrieblichen und tariflichen Besonderheiten für nicht sinnvoll erachtet. Ebenso wird der Linienverkehr auf der Insel Norderney nicht in Linienbündel gefasst.

Im Landkreis Aurich verkehren zudem die Linien 111, 360, 378 und 481, welche in der Aufgabenträgerschaft anderer Landkreise liegen und den folgenden Linienbündeln zugeordnet sind:

Linie	Linienverlauf	Ende aktuelle Konzession	Aufgabenträger	zukünftiges Linienbündel
111	Wilhelmshaven – Wiesmoor	30.06.2027	LK Friesland	Mitte
360	Norden – Esens – Harlesiel	---	LK Wittmund	Nord
378	Aurich – Westerholt – Esens	14.09.2026	LK Wittmund	Nord
481	Aurich – Moormerland – Leer	15.09.2026	LK Leer	Moormerland/Hesel

Tabelle 12: Linien anderer Aufgabenträger mit Anteilen im Landkreis Aurich

6.3 Ziele Verkehrsangebot

Das im Jahr 2019 erstellte „ITF-Konzept für den Landkreis Aurich“ hat weiterhin Gültigkeit. Das darin beschriebene Zielkonzept ist noch nicht vollständig umgesetzt. Die Umsetzung erfolgt schrittweise bei neuen Vergaben oder Ausschreibungen. Eine aktualisierte Version des ITF-Zielkonzeptes findet sich in Anlage 6.

Rückgrat des ÖPNV bilden die Buslinie der BE 1. Sie sollen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verbindung zentraler Orte abseits der Schienenstrecken und auf Achsen mit hohem Nachfragepotenzial sicherstellen. Folgende Mindeststandards werden für Linien der BE 1 definiert:

- einheitlicher Linienweg
- werktags stündlich vertaktetes Angebot
- vertaktetes Angebot auch am Wochenende und im Spätverkehr (Mindestvorgaben zum Angebot siehe Tabelle 13)
- folgende Linien werden der BE 1 zugeordnet: 410, 411, 412, 421, 422, 440, 450, 451, 460, 467, 480, 111⁴, 481⁵ und 360⁶ (K 1).

⁴ Zuständigkeit Landkreis Friesland

⁵ Zuständigkeit Landkreis Leer

⁶ Zuständigkeit Landkreis Wittmund

Die Linien der BE 2 erschließen weitere Hauptachsen im Landkreis abseits der BE 1. Sie verbinden die Grundzentren mit den Mittelzentren im Landkreis und erschließen weitere Orte mit hohem Fahrgastpotential. Folgende Mindeststandards werden für die BE 2 definiert:

- werktags mindestens zweistündlich vertaktete Angebote
- Abweichungen von bis zu 15 Minuten nach hinten sind zugunsten eines integrierten Schulverkehrs zulässig
- vertaktetes Angebot auch am Wochenende und im Spätverkehr (als Rufbus möglich; Mindestvorgaben zum Angebot siehe Tabelle 13)

Folgende Linien werden der BE 2 zugeordnet: 378, 417, 433, 445, 446, 462, 470 und 490.

Die Liniensteckbriefe der Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 befinden sich in Anlage 7.

Für die Linie 462 soll eine Verlängerung über Spetzerfehn nach Wiesmoor geprüft werden.

Die Linien der BE 3 dienen der Schülerbeförderung und sind auf die besonderen Anforderungen des Schulverkehrs abgestimmt. Sie erschließen die Fläche im ländlichen Raum. Es werden keine Mindestbedienstandards festgelegt. Zur BE 3 gehören alle oben nicht aufgeführten Linien, welche im Landkreis Aurich verkehren. Nicht zugeordnet werden die Linien auf Norderney und des Nachtangebotes.

Durch die geplanten Angebotserweiterungen im Busverkehr werden die Kosten für den ÖPNV in den kommenden Jahren steigen. Durch die Aufwertung von Buslinien, die auf wichtigen Relationen verkehren, die nicht über den SPNV abgedeckt werden können, kann ggf. eine Förderung vom Land beantragt werden. Bewilligte Förderungen von so genannten Landesbuslinien können helfen die zusätzlich notwendigen Fahrplanfahrten zu finanzieren. Für die Linien 410, 421 und 480 wurden bereits Anträge gestellt⁷. Der Landkreis möchte die zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten in den zukünftig noch intensiver nutzen.

Das ITF-Zielkonzept (siehe Anlage 6) sieht für Aurich einen Taktknoten zur Minute 30 vor. Die Linien 433, 440, 450, 460, 462 und 480 komme jeweils kurz vor der halben Stunde am ZOB an und fahren kurz danach vom ZOB los. Dadurch können Umstiege zwischen den genannten Linien mit kurzer Wartezeit realisiert werden. Ein zusätzlicher „kleiner Taktknoten“ zur Minute 00 soll Umstiege zwischen den Linien 378, 445, 451 und 490 ermöglichen. An den Taktknoten in Aurich und Norden besteht die Möglichkeit weitere Nahverkehrsangebote mit dem Regionalbusverkehr sinnvoll zu verknüpfen und so in den ITF einzubinden.

⁷ Ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn wurde zum Betriebsstart am 01.05.2025 erteilt. Die Förderbescheide stehen noch aus.

	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag		Anmerkun- gen
	Stunden- takt	Zweistun- dentakt	Stunden- takt	Zweistunden- takt	Stunden- takt	Zweistun- dentakt	
Bedienungsebene 1	111	06-20 Uhr	--	--	08-15 Uhr	---	10-15 Uhr LK Friesland
	360 (K)	06-22 Uhr	---	06-22 Uhr	---	06-22 Uhr	---
	410	05-23 Uhr	---	06-23 Uhr	---	07-23 Uhr	---
	411	05-23 Uhr	---	06-23 Uhr	---	07-23 Uhr	---
	412	06-21 Uhr	---	06-23 Uhr	---	08-21 Uhr	---
	421	05-23 Uhr	---	06-23 Uhr	---	07-23 Uhr	---
	422	06-20 Uhr	20-22 Uhr	08-19 Uhr	06-08 Uhr & 19-23 Uhr	---	08-21 Uhr
	440	07-20 Uhr	---	---	08-16 Uhr	---	09-14 Uhr
	450	06-20 Uhr	20-23 Uhr	06-20 Uhr	20-23 Uhr	---	07-23 Uhr
	451	06-20 Uhr	20-22 Uhr	06-20 Uhr	20-22 Uhr	--	08-20 Uhr
	460	05-23 Uhr	---	06-22 Uhr	---	07-22 Uhr	---
	467	06-20 Uhr	---	---	07-18 Uhr	---	07-18 Uhr
	480	05-22 Uhr	---	06-22 Uhr	---	07-22 Uhr	---
	481	06-20 Uhr	---	---	08-20 Uhr	---	08-15 Uhr LK Leer
Bedienungsebene 2	378	---	06-22 Uhr	---	07-22 Uhr	---	07-22 Uhr LK Wittmund
	417	---	07-18 Uhr	---	09-18 Uhr	---	09-18 Uhr ggf. Sa & So Rufbus
	433	---	07-21 Uhr	---	07-21 Uhr	---	09-21 Uhr ggf. Sa & So Rufbus
	445	---	06-20 Uhr	---	08-18 Uhr	---	08-18 Uhr
	446	---	06-21 Uhr	---	08-19 Uhr	---	08-19 Uhr
	462	---	06-20 Uhr	---	07-18 Uhr	---	09-19 Uhr ggf. Sa & So Rufbus
	470	---	06-19 Uhr	---	06-19 Uhr	---	08-17 Uhr ggf. So Rufbus
	490	---	05-22 Uhr	---	05-22 Uhr	---	07-22 Uhr
Bedienungs- ebene 3 (übrige Linien- nummern)	nach Bedarf, vorrangig Schülerverkehr						

Tabelle 13: Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Der Linienverkehr auf Norderney wird von der Stadt geplant und finanziert. Er soll nach den Plänen der Stadt in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden.

Der Linienverkehr im gesamten Landkreis kann durch bedarfsoorientierte, flexible Angebote, wie Rufbusse oder On-Demand-Verkehre nach §44 PBefG ohne Fahrplan- und Routenbindung, sinnvoll ergänzt werden.

Sie müssen dem Zielkonzept entsprechen und in das ITF-Konzept integriert werden. Linienbedarfsverkehre sollen mit den bestehenden Linienbündeln harmonisiert werden.

Folgende Vorgaben werden für Linienbedarfsverkehre gemacht:

- Im Gebiet des Landkreis Aurich wird grundsätzlich der VEJ-Tarif angewendet (Abweichungen für Linienverkehr auf Norderney: Haustarife der zuständigen Verkehrsunternehmen mit 3 Tarifstufen)
- Der Richtpreis orientiert sich an den jeweils anzuwendenden Tarifen. Für Verkehre innerhalb des Verkehrsbereichs der VEJ wird ein Zuschlag von bis zu 100 Prozent auf die betreffende Einzelkarte der jeweiligen Tarifstufe erhoben. (Abweichungen für Insel Norderney: Nutzung der Tarifstufen 1 und 2 von Norderney)
- Die Beförderung erfolgt nur innerhalb der definierten Potenzialgebiete (siehe Abbildung 13) sowie zu den nächstgelegenen Knotenpunkten des Taktverkehrs, sodass Parallelverkehre und Konkurrenz zu bestehenden Linienverkehren ausgeschlossen sind.
- Für Fahrer und Kundenservice gelten die Qualitätsmindeststandards der jeweiligen Vorabbekanntmaching bzw. Vergabe.
- Mindestens 25 Prozent der Fahrzeugflotte, mindestens jedoch ein Fahrzeug, muss barrierefrei ausgestattet sein. Der Zugriff auf Linienbedarfsverkehre muss generell auch telefonisch möglich sein.
- Es gilt die verbindliche Betriebspflicht, die auch die Qualitäts- und Umweltstandards des ÖPNV, einschließlich der Einhaltung der Emissionsstandards, umfasst.

Eine Einrichtung von Ortsverkehren ist über Bürgerbusse möglich. Dabei ist in der Regel die Initiative durch Ehrenamtliche oder von einem Bürgerbusverein notwendig. Bürgerbusverkehre sind über die Städte und Gemeinden zu organisieren, wobei der Landkreis Aurich bei der Planung und Genehmigung Unterstützung anbietet.

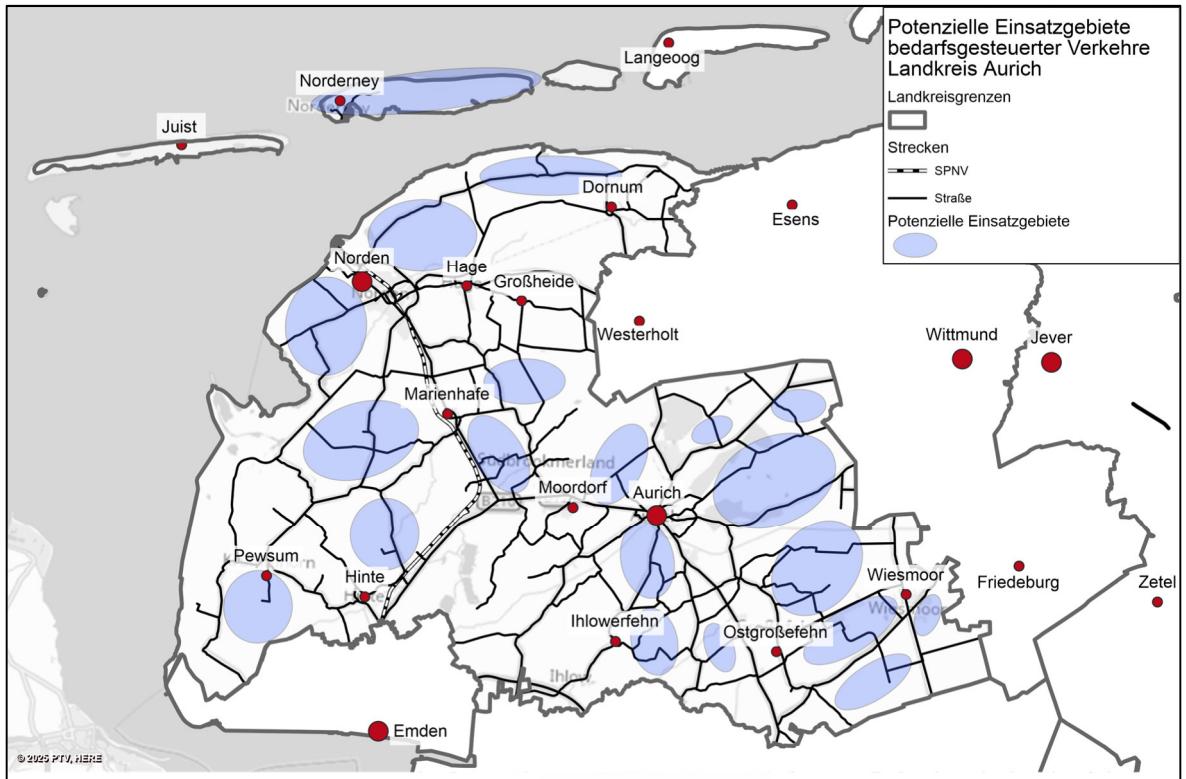


Abbildung 13: Potenzielle Einsatzgebiete bedarfsgesteuerter Verkehre im Landkreis Aurich

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. Die besondere Rolle des Linienverkehrs auf der Insel Norderney soll dabei berücksichtigt werden.

6.5 Ziele Infrastruktur

Verknüpfungspunkte

Um die in Kapitel 6.3 beschriebenen Verknüpfungen verschiedener Linien umsetzen zu können, müssen die Verknüpfungspunkte entsprechend gestaltet sein. Der zentrale Umsteigepunkt des Landkreises, der ZOB Aurich, ist noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Stadt plant aktuell den Aus- bzw. Neubau. Dabei sind die für den Taktverkehr notwendigen Voraussetzungen zu berücksichtigen. Die Inbetriebnahme der neuen Taktverkehre in den Linienbündeln Ihlow, Aurich & Krummhörn und der Städteachse Nord-Ost hat gezeigt, dass der aktuelle ZOB Aurich nicht leistungsfähig genug ist. Zudem wird die Haltestelle ganztägig vom motorisierten Individualverkehr befahren, was eine zusätzliche Belastung darstellt. Ein neuer Standort für den ZOB könnte im Bereich der Sparkassen-Arena liegen. Der bisherige ZOB muss dennoch seine Rolle als Verknüpfungshaltestelle zwischen den Linien aus Richtung Süden und Osten (insbesondere die Linien 460, 462, 481) und Nordosten (vor allem die Linien 378, 480, 490) behalten.

Weitere für das ITF-Konzept wichtige Verknüpfungspunkte befinden sich Mittegroßefehn, Moordorf, Greet-siel, Pewsum und Hage. In Westerende stehen als geeignete Verknüpfungspunkte die Haltestellen Grund-schule und Fahnster Streek zur Verfügung. Die genannten Verknüpfungspunkte sind so zu gestalten, dass Umstiege sicher und komfortabel erfolgen können.

Haltestellen

Um die Fahrzeiten auf den Linien des Taktverkehrs kurz zu halten und so eine attraktive Alternative zur Fahrt im eigenen Pkw zu bieten sind an einigen Haltestellen mit Wendehaltestellen zusätzliche Haltepositionen am Fahrbahnrand, für die Bedienung außerhalb der schulrelevanten Zeiten, einzurichten.

Insgesamt ist darauf zu achten, dass Haltestellen gut anfahrbar sind. Die dafür vorrangig geeigneten Baufor-men sind Haltestellen in Fahrbahnrandlage oder als Buskap ausgestaltete Haltepositionen, da sie ohne zu-sätzliche Kurven angesteuert werden können. Beim Aus- und Neubau von Haltestellen werden die Vorga-ben des „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ des VEJ (siehe Kapitel 2.2.2 und An-lage 2) berücksichtigt.

In den größeren Orten ist zu prüfen, ob durch Einrichtung zusätzlicher Haltestellen Erschließungslücken be-seitigt werden können. Besonderes Augenmerk sollte auf die Städte Aurich und Norden gelegt werden.

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist für die selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen essenziell. Dabei kommt eine barriere-freie Gestaltung des ÖPNV nicht nur Menschen mit Behinderung zugute, sondern beispielsweise auch ältere-n Menschen, Menschen mit Kinderwagen oder großem Gepäck sowie temporär mobilitätseingeschränk-ten Menschen. Barrierefreiheit muss in den Bereichen Fahrzeug, Haltestelle, Fahrgastinformation sowie Be-trieb und Unterhaltung berücksichtigt werden.

Der ausschließliche Einsatz von Low-Entry- oder Niederflurfahrzeugen wird angestrebt. Barrierefreie Fahr-zeuge müssen zudem folgende Eigenschaften aufweisen:

- ausreichend große Sondernutzungsfläche für Rollstuhlnutzer, Personen mit Kinderwagen oder Rollator, die über eine Rampe zugänglich ist
- seitliche Absenkfunktion („Kneeling“) oder Gesamtabsenkung
- ausreichende Anzahl Haltewunschtaster
- kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnenraums (insbesondere sicherheitsrelevante Ele-mente wie Haltegriffe und -standen sowie Türen und Bodenschwellen)
- optische und akustische Information über die nachfolgenden Haltestellen

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

Auf den vollständig barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Landkreis Aurich wird hingearbeitet. Zustän-dig dafür sind die Straßenbaulastträger, in den meisten Fällen die Städte und Gemeinden, auf deren Gebiet

die jeweilige Haltestelle liegt. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel der Kommunen kann der barrierefreie Ausbau der Haltestellen nur schrittweise vorgenommen werden. Dabei wird nach verschiedenen Gesichtspunkten priorisiert. Diese Priorisierung erfolgt nach den Vorgaben aus dem „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ des VEJ (siehe Anlage 2). Dort werden auch Ausstattungsmerkmale für verschiedene Kategorien von Haltestellen vorgeschlagen. Folgende Aspekte müssen barrierefreie Haltestellen erfüllen:

- ausreichende Haltestellenlänge und Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer
- Hochborde
- visuell/taktile Bodenelemente
- Sitzgelegenheiten
- barrierefreie Zuwegung zur Haltestelle
- ausreichende Beleuchtung (auch indirekt über Straßenbeleuchtung möglich)
- Räumung von Schnee und Eis im Winter

Die Nutzung von barrierefreien Fahrzeugen und Haltestellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist nur dann möglich, wenn sich diese in einem einwandfreien Zustand befinden. Aus diesem Grund ist eine regelmäßige Wartung und Reinigung vorzunehmen.

6.6 Ziele Fahrgastinformation und Marketing

Auch in der Fahrgastinformation sind Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Dabei sind möglichst vielfältige Informationsmöglichkeiten Voraussetzung für barrierefreien ÖPNV. Für folgende Informationskanäle werden Ausgestaltungsmerkmale zur Erhöhung der Barrierefreiheit festgelegt:

- Druckerzeugnisse: kontrastreiche Gestaltung mit ausreichend großer Schrift zur Gewährleistung der Lesbarkeit, in Fahrplänen sind barrierefreie Haltestellen und Fahrten zu kennzeichnen
- Fahrplanauskünfte im Internet und in Apps: Aufbereitung für sehbehinderte und blinde Menschen
- Fahrzeugbeschilderung: ausreichend groß und kontrastreich

An zentralen Haltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten sollen sprachbasierte Fahrplaninformationen abrufbar sein.

Auch Personal, welches regelmäßigen Kundenkontakt hat, sollte im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult werden. So ist die korrekte Anfahrt an barrierefreie Haltestellen wichtig, um den Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu minimieren. Die Bedeutung des Einstiegsfeldes für blinde und sehbehinderte Menschen sollte dem Fahrpersonal bewusst gemacht werden.

Für die Wahrnehmung des ÖPNV als attraktive Alternative zum privaten Pkw ist die Vermarktung ebenso wichtig wie ein gutes Angebot. Die Mobilitätszentralen tragen deutlich zur Wahrnehmung des ÖPNV im VEJ bei und sind zentrale Anlaufstelle bei Fragen. Aus diesem Grund soll die Mobilitätszentrale Aurich weiterentwickelt werden und die Wahrnehmung des ÖPNV im Landkreis stärken. Insbesondere die individuelle Beratung zum Thema CO₂-sparende Mobilität soll ausgebaut werden.

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

Mit der Einführung von Echtzeitdaten sind auch die Voraussetzungen für dynamische Fahrgastinformationsanzeiger geschaffen. Diese sollen an weiteren Haltestellen mit hohen Fahrgastaufkommen und wichtigen Knotenpunkten aufgestellt werden.

6.7 Ziele SPNV

Der Schienenpersonenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV. Ihm kommt dabei als schnelle Verbindung innerhalb der Region ebenso eine große Bedeutung zu wie bei der Einbindung in das überregionale Nahverkehrsangebot und in das bundesweite Fernverkehrsnetz. Die verkehrliche Erschließung der Region im Ganzen wie auch die Qualität des ÖPNV-Angebotes im Besonderen hängt demnach wesentlich von der Qualität des SPNV ab, wobei die Aufgabenträgerschaft im SPNV in der VEJ-Region, wie im Großteil Niedersachsen, in der Hand der LNVG liegt.

Der Landkreis Aurich ist im Rahmen seiner Möglichkeiten bemüht, durch Abstimmung mit der LNVG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Einfluss auf die Planung des SPNV-Angebots zu nehmen.

Um das SPNV-Angebot im Landkreis zu verdichten, kommt der Reaktivierung derzeit im SPNV stillgelegter Bahnstrecken eine wichtige Rolle zu. Entsprechend wird eine Reaktivierung der stillgelegten Strecke Norden – Dornum – Esens/Bensersiel angestrebt. Dazu wird derzeit eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.

Der Landkreis strebt auch die SPNV-Reaktivierung der Strecke Abelitz – Aurich, die aktuell nur im Güterverkehr betrieben wird, an. Eine Machbarkeitsstudie wurde 2023 vom Landkreis in Auftrag gegeben.

7 Maßnahmenkonzeption

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

Nr.	Maßnahme	Priorität	finanzieller Aufwand	Zuständigkeit
1	Fortwährender barrierefreier Ausbau der Haltestellen	1	hoch	Baulastträger
2	Steigerung des Anteils barrierefreier Fahrzeuge	1	moderat	Verkehrsunternehmen
3	Umsetzung des ITF-Konzeptes - Sicherung und Weiterentwicklung BE 1 und 2, Erfüllung der Mindeststandards - Herstellung einheitlicher Linienwege - Weiterentwicklung des Taktknoten Aurich - Sicherung und Ausbau von Verknüpfungspunkten - Einrichtung eines Angebotes im Spätverkehr am Wochenende	1	hoch	Landkreis Aurich, Verkehrsunternehmen
4	Sicherung der Verfügbarkeit von flächendeckenden Echtzeitinformationen	1	moderat	Verkehrsunternehmen, Landkreis Aurich
5	Einrichtung dynamischen Fahrgästinformations-systemen an weiteren Haltestellen	2	hoch	Verkehrsunternehmen, Landkreis Aurich
6	Synchronisierung der Konzessionen der Linienbündel	2	gering	Landkreis Aurich
7	Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich	2	moderat	Landkreis Aurich, VEJ-Region, Verkehrsunternehmen
8	Steigerung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgästinformation und Service (Druckerzeugnisse, Website, Informationen an Haltestellen)	2	moderat	Landkreis Aurich, VEJ-Region, Verkehrsunternehmen
9	bedarfsorientierte Entwicklung und Einführung von Linienbedarfsverkehren insbesondere in Tagesrandlage und für Bereiche mit geringer ÖPNV-Erschließung	2	hoch	Landkreis Aurich, Verkehrsunternehmen
10	Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in größeren Orten zur besseren Erschließung im ÖPNV	3	gering	Landkreis Aurich, Kommunen
11	Prüfung Verlängerung Linie 462 über Spetzerfehn nach Wiesmoor	3	gering	Landkreis Aurich
12	Prüfung der Erschließungsmöglichkeiten von Gewerbegebieten bei Bedarf mit den jeweiligen Kommunen (Umsetzung in Abhängig von der Finanzierung)	2	moderat	Landkreis Aurich, Kommunen

Tabelle 14: Maßnahmenkatalog

8 Anlagen

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

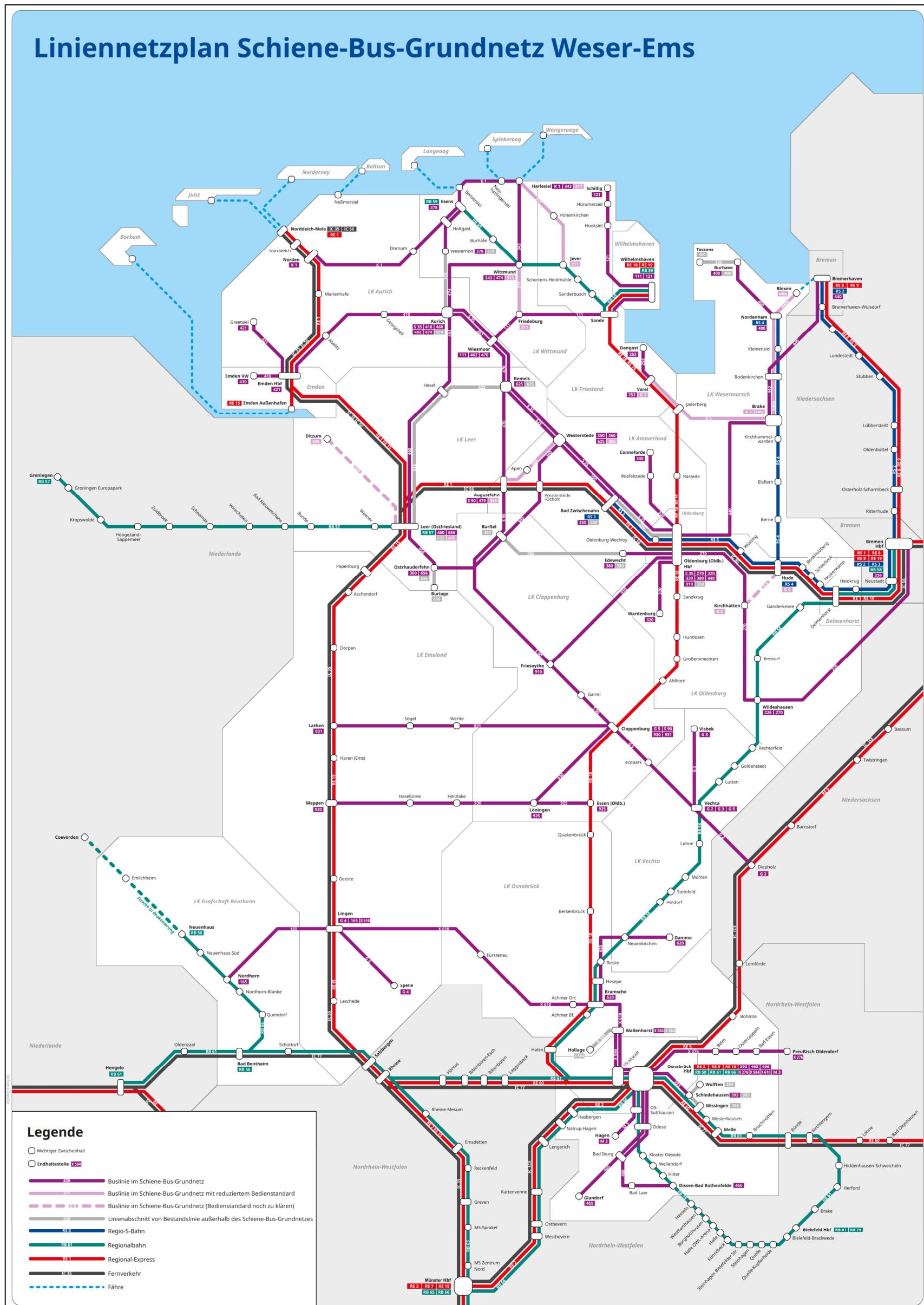


Abbildung 14: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

Anlage 2: Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen



Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen

Stand: Dezember 2017



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

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

Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

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

Verkehrsverbund Ems-Jade

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

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung	4
2. Ausgangslage	4
3. Anforderungskatalog für Haltestellen	5
Anordnung und Gestaltung	5
Wartehallen	6
Beleuchtung	6
Sitzplätze	6
Fahrradabstellanlagen	7
4. Haltestellenkategorisierung	7
5. Musterhaltestelle VEJ	9
6. Fahrgastinformationen an Haltestellen	10
7. Haltestellenschilder	11
8. Aushangfahrpläne	12
9. Mindestanforderungen zur 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)
- ✓ Linienummer 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 Straßenbahnhaltstellen 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 anzurichten. 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 Fahrgäst herzustellen, sollen Fahrgastunterstände durchsichtig und beleuchtet gestaltet werden.

Beleuchtung

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

Sitzplätze

Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten. Sie sollten aus witterungsbeständigem, pflegeleichtem Material hergestellt sein. Es ist darauf zu achten, dass die Sitze dauerhaft haltbar angebracht werden und vandalismussicher sind. An den Haltestellen sollen in der Regel Abfallbehälter vorhanden sein.

Fahrradabstellanlagen

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

Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen sollen eine hohe Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus aufweisen sowie ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder (es sind Rahmenhalterungen vorzusehen, welche Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen und an den Rädern zu befestigen) ermöglichen. Darüber hinaus sollte ein Wetterschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.

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

4. Haltestellenkategorisierung

Die jeweilige Haltestellenausstattung bezieht sich auf verkehrliche und betriebliche Einrichtungen sowie angebotene Informationen und wird vom Fahrgastaufkommen und der Funktion der Haltestelle im Liniennetz bestimmt. Es werden hierbei drei Kategorien der Haltestellenausstattung unterschieden:

1. **Mindestausstattung:** Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung
2. **Standardausstattung:** Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
3. **Maximalausstattung:** Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

Als Mindestanforderung für die jeweilige Kategorie sind Kriterien festgelegt worden. Aus diesen Kriterien ergeben sich Ziel-Ausstattungen. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Ergänzung durch zusätzliche Ausstattungselemente sinnvoll ist. Die Ausstattungsmerkmale der beiden weiteren Kategorien bauen aufeinander auf. Im Hinblick auf die Haltestellenausstattung werden somit im Verkehrsgebiet drei Haltestellentypen unterschieden, die folgende Ausstattungsmerkmale besitzen:

Kategorie 1 – Mindestausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (mind. Din-A3, max. 3 Spalten) (siehe auch Anlage 10 des Vertrags)
befestigte Aufstellfläche	

Kategorie 2 – Standardausstattung

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

Kategorie 3 – Maximalausstattung

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

5. Musterhaltestelle VEJ

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

Musterhaltestelle VEJ (Wartehalle)

Form :	<ul style="list-style-type: none"> • Ständerform ohne Glasabschlussleisten im Standardraster (1 Feld entspricht dabei etwa 1,5 m); in Ausnahmefällen Haltestellen mit Kragarmen (z.B. im innerstädtischen Bereich), • auf mitgelieferter Bodenplatte • im Baukastensystem • mit rechteckige Glasflächen • mit Rundumwetterschutz (wenn nicht anders gewünscht) • Fahrradständer auf Wunsch integrierbar
Material :	<ul style="list-style-type: none"> • Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert • alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)
Dachform:	<ul style="list-style-type: none"> • Satteldach • nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben) • 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 :	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt
Schaukasten:	<ul style="list-style-type: none"> • DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung
Papierkorb :	<ul style="list-style-type: none"> • außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
Haltestellenschild :	<ul style="list-style-type: none"> • integriert auf / an Wartehalle (s.u.);
Glas :	<ul style="list-style-type: none"> • Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm • eingearbeitete Sichtzeichen nach kommunaler Vorgabe bzw. VEJ

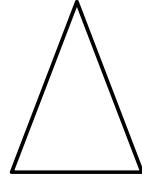
Abweichungen sind nur im Zusammenhang mit besonderen örtlichen Gegebenheiten und nach vorheriger Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV zulässig.

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-/o Fahrtzweck (z.B. Ausflug)		+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/0	
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 verwendetes 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 kleiner 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.

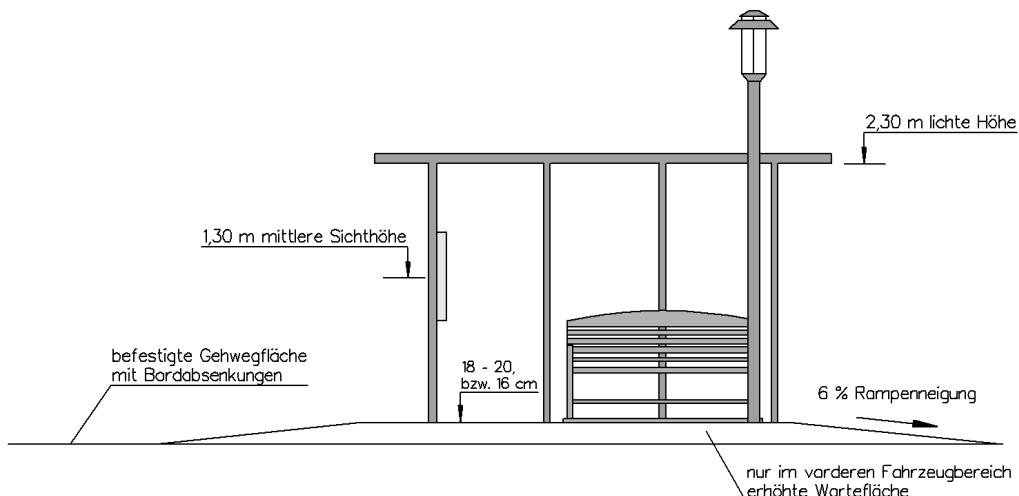
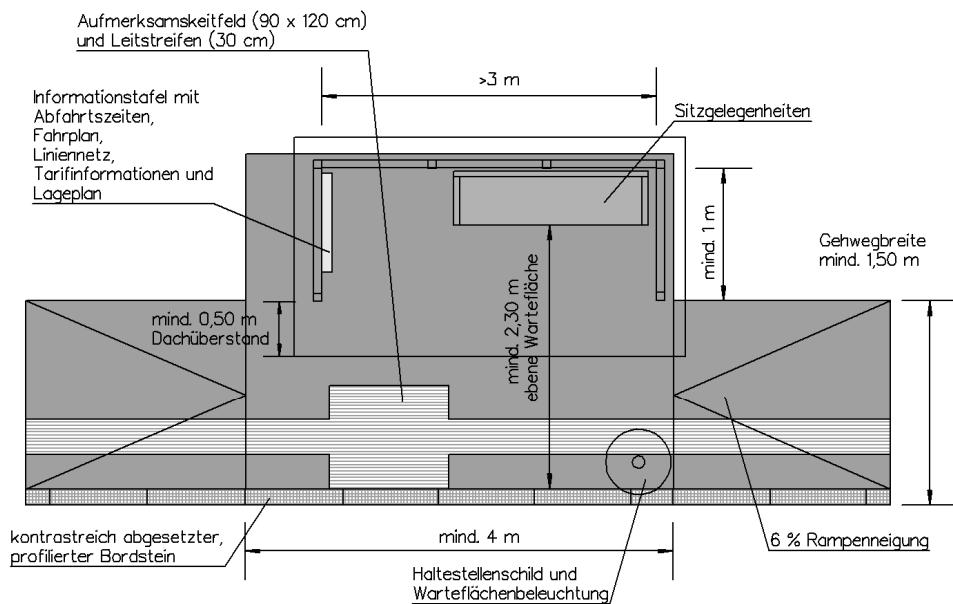
Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, 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	<ul style="list-style-type: none">• Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein
Zuwegung zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none">• Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm
Rampen	<ul style="list-style-type: none">• Neigung maximal 4-6 %• Mindestbreite 1,20 m• Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	<ul style="list-style-type: none">• Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen. Schriftgröße mindestens 0,2 cm, besser 0,3 cm
Befestigte Wartefläche	<ul style="list-style-type: none">• Ausreichende Wendeflächen für Rollstuhlfahrer (1,50 m x 1,50 m)• Wartefläche im unmittelbaren Haltestellenbereich mindestens 2,50 m tief und 4 m breit• Gehwegbreite im Haltestellenbereich mindestens 1,50 m• Warteflächenpflasterung in farblichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	<ul style="list-style-type: none">• Niederflurgeeigneter Hochbord, 16 bis 20 cm• Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none">• Einbau eines Blindenleitsystems mit Auffindestreifen gemäß DIN 32984

	<ul style="list-style-type: none"> • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm - Abstand des Einstiegsfeldes zur Fahrbahnkante 30cm • Einstiegsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, mindestens 90 cm x 120 cm • Rippenverlauf des Leitstreifens und des Einstiegsfeldes parallel zur Fahrbahn • Niveauunterschied zwischen Rippenberg und Rippental ca. 4-5 mm • Rippenabstand 30-50 mm • Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche
Wartehalle	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestmaß der überdachten Fläche 3 m x 1 m • Dreiseitig geschlossen, Seitenwände sollten bis auf Bodenniveau herunterreichen bzw. einen max. Abstand von 15cm zum Boden aufweisen • Transparenz der Außenwände • Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:

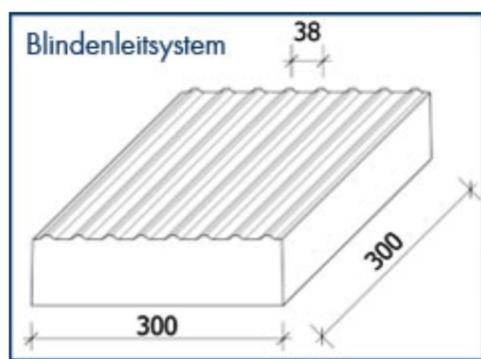


Bei den angegebenen Maßen der Bewegungsflächen handelt es sich um Mindestmaße. Bei höherem Fahrgastaufkommen sind die Bewegungsflächen entsprechend großzügiger zu bemessen.

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 (Stand: 08/2024)

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
GS Egels, Aurich	Grundschule	Aurich	161
GS Finkenburg, Aurich	Grundschule	Aurich	183
GS Lamberti, Aurich	Grundschule	Aurich	220
GS Middels, Aurich	Grundschule	Aurich	79
GS Pfälzerschule Plaggenburg, Aurich	Grundschule	Aurich	87
GS Reilschule Aurich	Grundschule	Aurich	130
GS Sandhorst, Aurich	Grundschule	Aurich	177
GS Tannenhausen, Aurich	Grundschule	Aurich	115
GS Upstalsboom, Aurich	Grundschule	Aurich	199
GS Walle, Aurich	Grundschule	Aurich	137
GS Wallinghausen, Aurich	Grundschule	Aurich	173
GS Wiesens, Aurich	Grundschule	Aurich	68
GS An der Leybucht Norden	Grundschule	Norden	45
GS Im Spiet Norden I	Grundschule	Norden	307
GS Linteler Schule, Norden	Grundschule	Norden	361
GS Norddeich, Norden	Grundschule	Norden	53
GS Süderneuland, Norden	Grundschule	Norden	137
GS Norderney	Grundschule	Norderney	155
GS Am Ottermeer Wiesmoor	Grundschule	Wiesmoor	148
GS Wiesmoor-Mitte, Wiesmoor	Grundschule	Wiesmoor	238
GS am Fehnkanal, Wiesmoor	Grundschule	Wiesmoor	115
GOBS Baltrum - Grundschule	Grundschule	Baltrum	11
GS Dornum	Grundschule	Dornum	132
GS Holtrop, Großefehn	Grundschule	Großefehn	123
GS Mittegroßefehn, Großefehn	Grundschule	Großefehn	102
GS Spetzerfehn, Großefehn	Grundschule	Großefehn	143
GS Strackholt, Großefehn	Grundschule	Großefehn	120
GS Berumerfehn, Großheide	Grundschule	Großheide	114
GS Frya Fresena Großheide	Grundschule	Großheide	257
GS Hinte	Grundschule	Hinte	135
GS Loppersum, Hinte	Grundschule	Hinte	163
GS Riepe, Ihlow	Grundschule	Ihlow	122
GS Simonswolde, Ihlow	Grundschule	Ihlow	149

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
GS Weene, Ihlow	Grundschule	Ihlow	130
GS Westerende-Kirchloog, Ihlow	Grundschule	Ihlow	138
GOBS Inselschule Juist- Grundschule	Grundschule	Juist	22
GS im Gulhof Loquard, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	61
GS Jennelt, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	113
GS Pewsum, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	181
GS Ubbo Emmius Greetsiel, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	53
GS Tom-Brook Georgsheil, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	115
GS Moordorf, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	308
GS Moorhusen, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	125
GS Victorbur, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	139
GS Wiegboldsbur, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	100
GS Leezdorf (Leezder Dörpschool)	Grundschule	Brookmerland	56
GS Osteel	Grundschule	Brookmerland	171
GS Rechtsupweg	Grundschule	Brookmerland	120
GS Upgant-Schott	Grundschule	Brookmerland	201
GS Wirdum	Grundschule	Brookmerland	46
GS Berumbur	Grundschule	Hage	141
GS Hage	Grundschule	Hage	241

Tabelle 15: Grundschulen im Landkreis Aurich

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
HRS Großheide - Hauptschule	Hauptschule	Großheide	177
RS Aurich	Realschule	Aurich	934
RS Dornum	Realschule	Dornum	236
HRS Großheide - Realschule	Realschule	Großheide	318
Oberschule Norden	Oberschule	Norden	208
GOBS Baltrum - Oberschule	Oberschule	Baltrum	22
GOBS Inselschule Juist - Oberschule	Oberschule	Juist	42
Gymnasium Ulricianum	Gymnasium	Aurich	1.757
Ulrichsgymnasium Norden	Gymnasium	Norden	1.193
FöS-GE am Moortief, Norden	Förderschule	Norden	136
FöS-GE Astrid Lindgren Moordorf, Südbrookmerland	Förderschule	Südbrookmerland	124

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
FöS-KM am Extumer Weg, Aurich	Förderschule	Aurich	79
FöS-LE am Extumer Weg, Aurich	Förderschule	Aurich	79
FöS-GE Großefehn David-Fabricius-Schule	Förderschule	Großefehn	43
Joh.-H.-Leiner-Schule, FöS EE, Großefehn	Förderschule	Großefehn	126
IGS Aurich	Gesamtschule	Aurich	1.018
IGS Krummhörn-Hinte	Gesamtschule	Krummhörn	730
KGS Norderney	Gesamtschule	Norderney	237
KGS Wiesmoor	Gesamtschule	Wiesmoor	1.099
KGS Großefehn	Gesamtschule	Großefehn	808
Hermann-Tempel-Gesamtschule	Gesamtschule	Ihlow	569
IGS Marienhafe-Moorhusen	Gesamtschule	Brookmerland	997
KGS Hage- Norden	Gesamtschule	Hage	1.224
Freie Waldorfschule Ostfriesland	Sonstige	Aurich	166
Christliche Schule Veenhusen -Außenstelle Moordorf-	Sonstige	Moormerland	113

Tabelle 16: Weiterführende Schulen im Landkreis Aurich

Anlage 4: Fahrtenangebot je Linie und Verkehrstag (Stand: August 2025)

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
K 1 (360)	Harlesiel – Esens – Westerholt/Dornum – Norden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
111	Wilhelmshaven -Sande- Friedeburg-Wiesmoor	8 Fahrtenpaare + Schulverkehr	5 Fahrtenpaare	keine Fahrten im LK Aurich
312	Esens – Dornum – Hage – Norden (entfällt zum 15.09.2026)	Schulverkehr (3 Fahrten)	-	-
313	Jever – Wittmund	Schulverkehr (7 Fahrtenpaare)	-	-
314	Westerholt – Neßmersiel/Dornumersiel - Dornum	Schulverkehr (7 Fahrtenpaare)	-	-
341	Wittmund – Leerhafen – Wiesedermeer – Rispe/Friedeburg	Schulverkehr (8 bzw. 5 Fahrten)	-	-
361	Norden – Hage – Westerholt – Esens	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
362	Roggenstede/Damsum – Holtgast – Esens	Schulverkehr (6 bzw. 7 Fahrten)	-	-
368	Roggenstede – Dornumersiel – Dornum	Schulverkehr (2 Fahrtenpaare)	-	-
378	Aurich - Westerholt - Esens	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
410	Aurich - Georgsheil - Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
411	Georgsheil – Norden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt (ab Mittag)
412	Norden- Norddeich	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	6 Fahrtenpaare
413	Norden – Norddeich – Neßmersiel – Dornumersiel	Schulverkehr (7 bzw. 5 Fahrten)	Rufbus (2 Fahrtenpaare)	-
414	Junkersrott – Hagermarsch – Hage – Norden	Schulverkehr (3 Fahrtenpaare)	-	-
415	Norden – Süderneuland – Norden	Schulverkehr (10 Fahrten)	-	-
416	Norden – Westermarsch	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
417	Pewsum - Eilsum - Greetsiel - Norden	2h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
418	Norden – Grimersum – Pewsum	Schulverkehr (6 bzw. 9 Fahrten)	1 Fahrtenpaar	-

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
419	Aurich – Walle – Georgsfeld – Sandhorst – Aurich	Schulverkehr (10 Fahrten)	-	-
421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
422	Emden – Wybelsum – Loquard – Pewsum – Eilsum	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
423	Pewsum – Hinte	Schulverkehr + Rufbus (2 Fahrtenpaare)	Rufbus (2 Fahrtenpaare)	-
424	Leybuchtpolder – Neuwesteel – Westermarsch	Schulverkehr (2 bzw. 4 Fahrten)	-	-
426	Pewsum – Jennelt – Hinte – Haskamp – Emden	6 Fahrtenpaare + Schulverkehr	2 Fahrtenpaare	-
427	Marienhafe – Osteel/Leezdorf – Rechtsupweg – Marienhafe	Schulverkehr (8 bzw. 5 Fahrten)	-	-
428	Marienhafe – Wirdum – Schoonorth – Marienhafe	Schulverkehr (9 bzw. 7 Fahrten)	-	-
432	Moorhusen – Victorbur – Moordorf	Schulverkehr (16 Fahrten)	-	-
433	Forlitz-Blaukirchen – Moordorf – Aurich	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
440	Aurich - Moordorf - Münkeboe - Norden	2h-Takt (Schulferien) + 3 Fahrtenpaare (Schulzeit)	4 Fahrtenpaare	-
442	Aurich – Moordorf – Marienhafe – Norden	Schulverkehr (14 Fahrtenpaare)	-	-
445	Aurich - Großheide - Hage - Norden	2 Fahrtenpaare + Schulverkehr	1 bzw. 2 Fahrten	-
446	Norden – Hage – Halbemond – Großheide – Südarle	6 Fahrtenpaare + Schulverkehr	2 Fahrtenpaare	-
447	Großheide – Berumerfehn – Südarle – Großheide	Schulverkehr (9 Fahrten)	-	-
448	Lütetsburg – Hage – Hagermarsch – Hilgenriedersiel – Junkersrott	4 Fahrtenpaare	-	-
449	Lütetsburg – Hage – Halbemond – Berumbur – Blandorf – Hage – Lütetsburg	4 Fahrten	-	-
450	Aurich – Westerende – Bangstede – Riepe – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
451	(Tannenhausen –) Aurich – Westerende – Ihlow – Simonswolde	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswalde	Schulverkehr (8 Fahrtenpaare)	-	-
455	Riepe/Barstede – Bangstede/westerende – Ihlow	Schulverkehr (8 bzw. 10 Fahrten)	-	-
457	Aurich – Extum – Rahe – Haxtum – Aurich	Schulverkehr (2 bzw. 5 Fahrten)	-	-
460	Leer - Hesel - Bagband - Mittegroßefehn - Aurich	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	2h-Takt + Schulverkehr	Rufbus (2h-Takt)	-
463	Aurich – Akelsbarg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	Schulverkehr (17 bzw. 14 Fahrten)	-	-
464	Aurich – Brockzetel – Wiesmoor	Schulverkehr (7 bzw. 9 Fahrten)	-	-
466	Aurich – Bagband – Strackholt – Wiesmoor	Schulverkehr (8 bzw. 17 Fahrten)	-	-
467	Wiesmoor-Ostgroßefehn-Strackholt-Bagband-Leer	1h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
468	Mullberg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	Schulverkehr (5 bzw. 3 Fahrten)	-	-
469	Ostgroßefehn – Holtrop – Bietzefeld – Aurich	5 Fahrten	-	-
470	Wiesmoor – Remels - Augustfehn	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
471	Middels – Langefeld – Dietrichsfeld – Tannenhäusen – Spekendorf – Aurich	Schulverkehr (5 bzw. 8 Fahrten)	-	-
472	Middels – Spekendorf – Pfalzdorf – Wallinghausen – Aurich	Schulverkehr (9 bzw. 7 Fahrten)	-	-
476	Großefehn – Hesel – Jheringsfehn	Schulverkehr (3 Fahrten)	-	-
477	Ostersander – Schirumer Leegmoor – Egels	Schulverkehr (1 bzw. 2 Fahrten)		
480	Jever – Wittmund – Aurich	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
481	Aurich – Moormerland – Leer	1h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	-
483	Aurich – Lübbertsfehn – Ihlow – Aurich	Schulverkehr (12 bzw. 7 Fahrten)	-	-
484	Holtrup - Veenhusen	Schulverkehr (1 Fahrtenpaar)	-	-
485	Ochtersum – Blomberg – Neuschoo – Utarp - Westerholt	Schulverkehr (3 bzw. 15 Fahrten)	-	-

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
486	Aurich – Westgroßefehn – Timmel – Ost-großefehn	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
490	Aurich – Tannenhausen – Dietrichsfeld – Blomberg – Esens	2h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
692	Detern – Filsum – Leer – Veenhusen – Aurich	Schulverkehr (1 bzw. 2 Fahrten)	-	-
10004	Norden – Neßmersiel	1 bis 3 Fahrten	1 bis 3 Fahrten	1 bis 3 Fahrten
1	Norderney Weststrand – Fähranleger	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare
2	Norderney Busbahnhof – Fähranleger	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare
3	Norderney Haus Klipper - Fähranleger	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare
4	Norderney Busbahnhof – Oase	Winter: 4 Fahrtenpaare Sommer: 9 Fahrtenpaare	Winter: 4 Fahrtenpaare Sommer: 9 Fahrtenpaare	Winter: 4 Fahrtenpaare Sommer: 9 Fahrtenpaare
5	Norderney Rosengarten – Weiße Düne	4 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare
6	Norderney Rosengarten – Weiße Düne	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan
7	Norderney Südstraße - Busbahnhof	6 Fahrtenpaare	6 Fahrtenpaare	6 Fahrtenpaare
8	Norderney Rosengarten – Fähranleger (Sightseeing-Linie)	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan

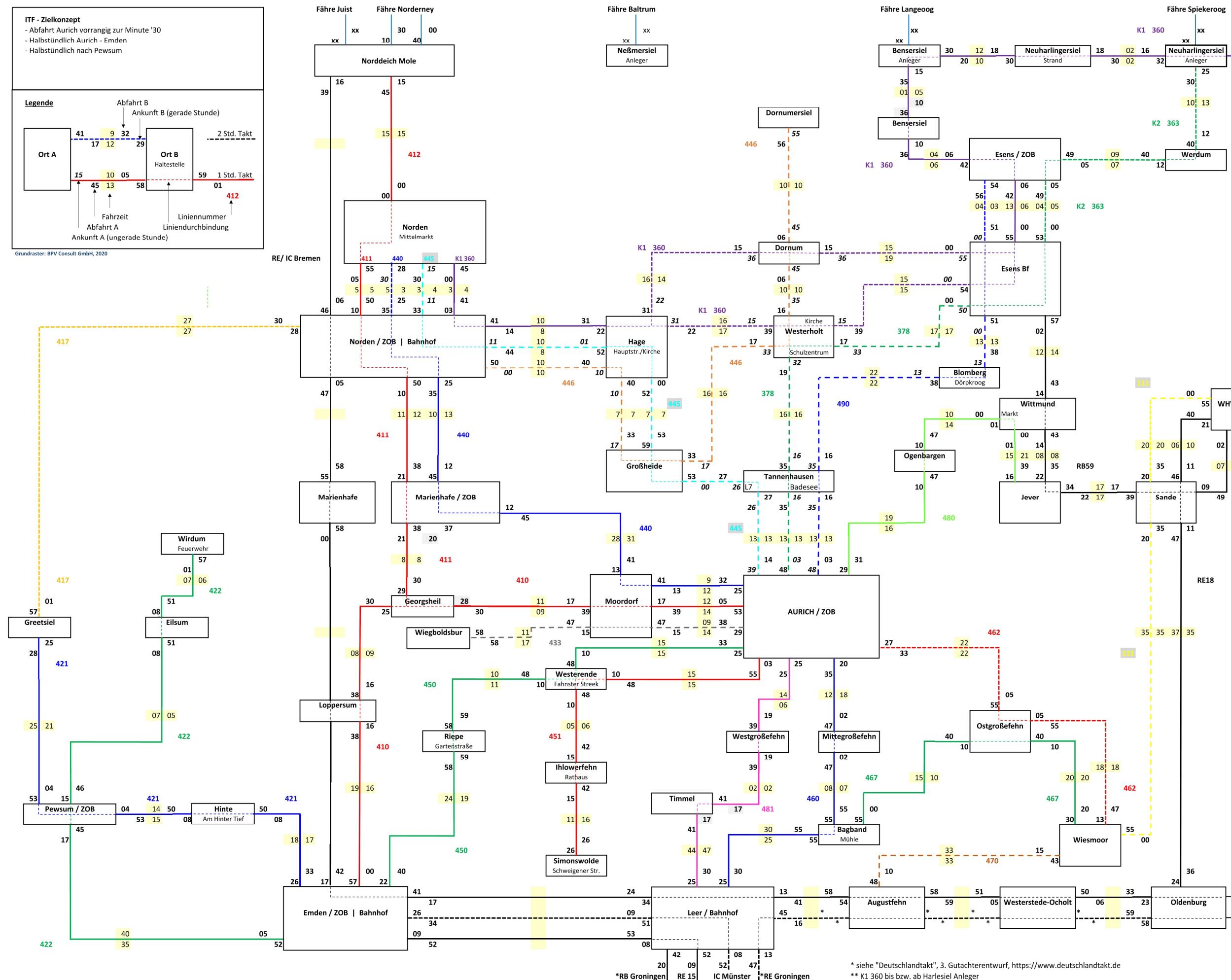
Tabelle 17: Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag

Anlage 5: Zuordnung Bedienungsebenen

Linien Bedienungsebene 1	
Linie	Laufweg
111	Wilhelmshaven – Sande – Friedeburg – Wiesmoor
K 1 (360)	Norden – Hage – Dornum/Westerholt – Esens – Bensersiel – Neuharlingersiel – Carolinensiel – Harlesiel
410	Aurich – Georgsheil – Emden
411	Georgsheil – Norden
412	Norden – Norddeich
421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden
422	Emden – Wybelsum – Loquard – Pewsum – Eilsum – Wirdum
440	Aurich - Moordorf – Münkeboe – Norden
450	Aurich – Westerende – Bangstede – Riepe – Emden
451	Aurich – Westerende – Ihlow – Simonswolde
460	Leer – Hesel – Bagband – Mittegroßefehn – Aurich
467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband – Leer
480	Aurich – Wittmund – Jever
481	Aurich - Moormerland – Leer
Linien Bedienungsebene 2	
Linie	Laufweg
378	Aurich – Tannenhausen – Westerholt – Esens
417	Pewsum – Eilsum – Greetsiel – Norden
433	Forlitz-Blaukirchen – Moordorf – Aurich
445	Aurich - Großheide - Hage - Norden
446	Norden – Hage – Halbemond – Großheide – Südarle
462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor
470	Wiesmoor – Remels – Augustfehn
490	Aurich – Tannenhausen – Blomberg – Esens

Tabelle 18: Zuordnung Bedienungsebenen 1 und 2 Landkreis Aurich

Anlage 6: ITF-Zielkonzept Landkreis Aurich



Anlage 7: Liniensteckbriefe Bedienungsebene 1 und 2



Linie 410 Aurich – Moordorf – Georgsheil – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße B72/B210	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in den Taktknoten zur Minute 00 Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit der Linie 411, Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 440 in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 450 in der Relation Aurich – Emden halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 in der Relation Aurich – Moordorf (– Norden) Emden, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), dem Fernverkehr Ri. Münster und dem Stadtverkehr Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 410

Linie 411 Georgsheil – Marienhafe – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Mittelzentrum Aurich bzw. dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraßen 72	Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit Linie 410, Taktknoten zur Minute 30 Marienhafe, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Norden, Mittelmarkt Verknüpfung bzw. Durchbindung mit Linie 412 n. Nordeich Mole halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 in der Relation Aurich – Norden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 411

Linie 412 Norden – Norddeich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Grundzentrum Norddeich, das als wichtiger Fährhafen für die Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney dem Tourismus dient		Norddeich, Mole Verknüpfung mit dem Fährverkehr der Frisia AG zu den Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 411 bzw. Durchbindung nach Georgsheil (– Aurich/ – Emden) Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Küstenlinie K1 nach Esens – Bensersiel	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 412



Linie 421 Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung von Greetsiel über die Grundzentren Pewsum und Hinte nach Emden		Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15, IC) Ri. Münster und dem Fernverkehr Ri. Rheinland Ergänzung mit Linie 422 zum halbstündlichen Angebot zwischen Pewsum und Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 421



Linie 422 Wirdum – Eilsum - Pewsum – Loquard – Wybelsum - Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen Wirdum, dem Grundzentrum Pewsum und der Stadt Emden		Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE1) Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover Ergänzung mit Linie 421 zum halbstündlichen Angebot zwischen Pewsum und Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 422

Linie 440 Aurich – Moordorf – Westvictorbur – Marienhafe – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Marienhafe und Moordorf (über Rechtsupweg und Westvictorbur) mit den Mittelzentren Aurich und Norden	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Marienhafe, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Überlagerung mit den Linien 410 und 433 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410/411 in der Relation Aurich – Norden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 440



Linie 450 Aurich - Westerende – Bangstede – Riepe – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung für das nördliche Ihlow mit dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Emden, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem SPNV und Fernverkehr Ri. Münster (RE15, IC) und dem Stadtverkehr Emden Anschluss an Linie 451 in Westerende (Fahnster Streek) für die Relation Emden – Ihlowerfehn – Simonswolde halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410 in der Relation Aurich – Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 450



Linie 451 Aurich – Westerende-Kirchloog – Ihlow – Simonswolde

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung für das südliche Ihlow mit dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden (mit Umstieg)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00	Anschluss an Linie 450 in Westerende (Fahnster Streek) für die Relation Simonswolde Ihlowerfehn – Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 451

Linie 460 Aurich – Mittegroßefehn – Bagband – Leer

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über die Bundesstraße 72	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 467 nach Wiesmoor	Leer, Hbf/ZOB: Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 460

Linie 467 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt - Bagband

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung des Grundzentrums (mit mittelzentraler Teilfunktion „Einzelhandel“) Wiesmoor an die Mittelzentren und Kreisstädte Aurich und Leer	Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 460 nach Aurich und Leer		BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 467



Linie 480 Aurich – Middels – Wittmund – Jever Markt

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Kreisstädten und Mittelzentren Aurich, Wittmund und Jever „3-Städte-Linie“ Anbindung Grundzentrum Middels	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30 Jever ZOB Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) in Richtung Sande (– Oldenburg) Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30		BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 480

Linie 481 Leer – Veenhusen – Warsingsfehn – Timmel – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über Timmel, Veenhusen und Warsingsfehn	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Leer, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Busverkehr im Taktknoten zur Minute 30		BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 481

Linie K1 (360) Harlesiel – Esens – Westerholt/Dornum – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Küstenbadeorten der LK Friesland und Wittmund und Anbindung an das Mittelzentrum Norden; alternierende Streckenführung über Dornum oder Westerholt	Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Norden, ZOB/Bahnhof Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1/ IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie K1

Linie 111 Wiesmoor – Friedeburg – Sande - Wilhelmshaven

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor, dem Grundzentrum und Bahnknoten Sande über Friedeburg bis Wilhelmshaven			BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 111

Linie 378 Aurich – Tannenhausen – Westerholt – Esens

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund über Westerholt (LK Wittmund)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Überlagerung mit der Linie 490 zum stündlichen Angebot Aurich – Esens Überlagerung mit der Linie K1 zum stündlichen Angebot Esens – Westerholt (LK Wittmund)	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 378

Linie 417 Greetsiel – Leybuchtpolder – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Greetsiel und dem Mittelzentrum Norden		Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Greetsiel Schule Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 421 nach Pewsum – Emden	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 417

Linie 433 Aurich – Moordorf – Wiegboldsbur

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung von Wiegboldsbur an das Grundzentrum Moordorf und die Kreisstadt Aurich		Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Wiegboldsbur – Emden Überlagerung mit den Linien 410 und 440 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 433

Linie 445 Norden – Hage – Großheide – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Norden und dem Mittelzentrum Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 445

Linie 446 Norden – Hage – Großheide – Westerholt – Dornum – Dornumersiel

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung mit dem Mittelzentrum Norden und den Grundzentren Hage und Großheide über Westerholt, Dornum bis Dornumersiel	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit Linie 411 für die Relation Hage – Georgsheil (nach Emden und Aurich) Dornum, Rathaus Verknüpfung mit Linie K1 nach Norden Westerholt, Schulzentrum Verknüpfung mit Linie 378 nach Aurich	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 446

Linie 462 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Ostgroßefehn, Wiesmoor und der Stadt Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Wiesmoor, Markt Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 462

Linie 470 Wiesmoor – Remels - Augustfehn

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor und den Grundzentren Remels und Augustfehn	Wiesmoor, Markt Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	Augustfehn, Bahnhof Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1/ IC), Anschluss an Buslinie 366 nach Westerstede	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 470

Linie 490 Aurich – Tannenhausen – Dietrichsfeld – Blomberg – Esens

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich, Tannenhausen, den Ortsteilen Dietrichsfeld, Langefeld und Blomberg mit dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung in den Taktknoten zur Minute 00	Überlagerung mit der Linie 378 zum stündlichen Angebot Aurich – Tannenhausen - Esens	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 490