

NAHVERKEHSPLAN STADT WILHELMSHAVEN

für den Gültigkeitszeitraum 01.01.2025 bis 31.12.2029

Auftraggeber/-in:

Stadt Wilhelmshaven
Rathausplatz 9
26382 Wilhelmshaven

Auftragnehmer/-in:

PTV Transport Consult GmbH
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Düsseldorf, 10.11.2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt Wilhelmshaven (2025-2029)
Auftraggeber/-in	Stadt Wilhelmshaven
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	15.05.2025
zuletzt gespeichert	14.11.2025

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	10
1.1.3	Gesetze des Bundeslands Niedersachsen.....	12
1.2	Rahmenvorgaben aus der Landesplanung.....	14
1.3	Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs	15
1.4	Aufgabenträger und Verkehrunternehmen.....	19
1.4.1	Aufgabenträgerschaft im ÖPNV.....	19
1.4.2	Organisationen der Aufgabenträger.....	19
1.4.3	Verkehrunternehmen.....	20
1.4.4	Organisation der Verkehrunternehmen.....	21
2	Mobilität in der Verkehrsregion	22
2.1	ÖPNV als Teil integrierter Mobilität.....	22
2.2	Bestandsaufnahme im straßengebundenen ÖPNV.....	23
2.2.1	Tarif	23
2.2.2	Haltestellen.....	25
2.2.3	Fahrgastinformation.....	27
2.2.4	ÖPNV-Angebote und Projekte	29
2.3	Bestandsaufnahme im schienengebundenen Verkehr.....	31
2.3.1	Schienenpersonenfernverkehr	31
2.3.2	Schienenpersonennahverkehr.....	31
2.3.3	Schiene-Bus-Grundnetz.....	31
2.3.4	Deutschland-Takt.....	32
2.3.5	Bahnplan Ost-Friesland	32
2.3.6	Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen.....	33
2.3.7	Wunderline.....	33
2.3.8	Emslandstrecke.....	33
3	Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion.....	34
3.1	Grundsätzliche Ziele.....	34

3.2	Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV.....	35
3.2.1	Weiterentwicklung der Verkehrsregion Ems-Jade zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund.....	35
3.2.2	Tarif	35
3.2.3	Verkehrsangebot.....	36
3.2.4	Fahrzeuge.....	36
3.2.5	Haltestellen.....	38
3.2.6	Vertrieb, Mobilitätszentralen & Fahrgastinformation	39
3.2.7	Beschwerdemanagement.....	40
3.2.8	Anschluss sicherung.....	40
3.2.9	Marketing, Außendarstellung.....	41
3.2.10	Auskunftspflicht der Verkehrsunternehmen.....	41
4	Bestandsaufnahme und Bewertung.....	42
4.1	Raumstruktur	42
4.2	Bevölkerungsstruktur.....	42
4.3	Bildungseinrichtungen	47
4.4	Wirtschaft.....	48
4.5	Freizeit und Tourismus	51
4.6	Sonstige verkehrlich relevanten Einrichtungen	52
4.7	Verkehrsinfrastruktur.....	54
5	Bestandsanalyse des Nahverkehrs.....	56
5.1	Schienenpersonennahverkehr	56
5.2	Verkehrsangebot im Stadtverkehr.....	57
5.3	Verkehrsangebot im Regionalverkehr.....	62
5.4	Weitere ÖPNV-Angebote.....	63
5.5	Fahrzeugbestand	64
5.6	Infrastruktur des ÖPNV	64
5.7	Information und Service.....	67
5.8	Tarif	68
5.9	Finanzierung.....	68
5.10	Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2019-2024.....	68
6	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV.....	71

6.1	Grundsätzliche Ziele.....	71
6.2	Linienbündelungskonzept	72
6.3	Ziele Verkehrsangebot.....	72
6.4	Ziele Tarif.....	74
6.5	Ziele Infrastruktur	74
6.6	Ziele Fahrgastinformation und Marketing.....	76
6.7	Ziele SPNV	77
7	Maßnahmenkonzeption.....	78
8	Anlagen.....	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Höhe der Regionalisierungsmittel insgesamt sowie für Niedersachsen 2025 – 2031	15
Tabelle 2:	Übersicht Tarifangebote VEJ	24
Tabelle 3:	Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung entsprechend den Bedienebenen	37
Tabelle 4:	Grunddaten der Stadtteile von Wilhelmshaven	44
Tabelle 5:	5-Jahresvergleich der aktiv Zugelassenen Kraftfahrzeuge in Wilhelmshaven nach Kraftfahrt-Bundesamt	49
Tabelle 6:	Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung	51
Tabelle 7:	Stadtbuslinien in Wilhelmshaven mit Linienweg, Klassifizierung und Taktung	58
Tabelle 8:	Regionalbuslinien in Wilhelmshaven mit Linienweg, Klassifizierung und Taktung	62
Tabelle 9:	Finanzmittel des ÖPNV in Wilhelmshaven im Jahr 2024	68
Tabelle 10:	Übersicht über die Umgesetzten Maßnahmen und Ziele des Nahverkehrsplans 2019-2024	70
Tabelle 11:	Qualitätsstandards Ausstattungsmerkmale Haltestellen	75
Tabelle 12:	Maßnahmenkatalog	78
Tabelle 13:	Tabelle der Schulen nach Schulart mit Standort und Schülerzahlen in Wilhelmshaven	96
Tabelle 14:	Linienkonzessionen ÖPNV Regionalverkehr Wilhelmshaven	97

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Farbgebung Anbringung der VEJ-Aufkleber auf den Fahrzeugen	38
Abbildung 2:	Stadtteile Wilhelmshaven (Quelle: Stadt Wilhelmshaven)	43
Abbildung 3:	Einwohnerdichte in Wilhelmshaven	45
Abbildung 4:	Altersstruktur der Stadt Wilhelmshaven über die Jahre 2017 bis 2023	46
Abbildung 5:	Prognose der Bevölkerungsentwicklung von 2022 bis 2042 in 5-Jahres-Schritten	46
Abbildung 6:	Schulstandorte in Wilhelmshaven	48
Abbildung 7:	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Wilhelmshaven (2019-2023)	49
Abbildung 8:	Pendlerströme in der Verkehrsregion Ems-Jade	50
Abbildung 9:	Erschließung von Freizeit- und Tourismuszielen	52
Abbildung 10:	Erschließung der Behördenstandorte	53
Abbildung 11:	Das Straßennetz in der Verkehrsregion Ems-Jade	55
Abbildung 12:	Schienennetz in der Verkehrsregion Ems-Jade (Stand 2023) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG)	56
Abbildung 13:	Haltestelleneinzugsbereiche und nicht erschlossene Einwohner	61
Abbildung 14:	Verknüpfungspunkte in Wilhelmshaven	66
Abbildung 15:	Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems	79

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike-and-Ride (Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr)
DFI	Digitales Fahrgastinformationssystem
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park-and-Ride (Verknüpfung von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWV	Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven mbH
VEJ	Verkehrsverbund Ems-Jade
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Allgemeine Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

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

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

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

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

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

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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

Nahverkehrsplan im PBefG

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

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

Barrierefreiheit als Bestandteil des Nahverkehrsplans

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

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

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

Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

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

Auftraggebern im Rahmen der Erstellung der Nahverkehrspläne in Kenntnis gesetzt und in die Arbeitskreise einbezogen.

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

Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

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

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

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

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, 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 Abs. 1 des NNVG regelt, dass die Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan für jeweils 5 Jahre mit folgenden Inhalten aufzustellen haben: Es ist dazustellen,

„1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,

2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,

3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und
7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.“

Berücksichtigung übergeordneter Planungen und Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

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

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

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

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

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)

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

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

1.2 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

Im Jahre 1994 hat das Land Niedersachsen als übergeordnete Planungsinstanz das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) erlassen, welches die räumlichen und fachlichen Ziele für die Entwicklung Niedersachsens bestimmt. Neben der Behandlung von Verkehrsfragen finden sich hier auch Aussagen zum „Zentrale-Orte-System“. Das LROP wurde grundlegend novelliert und im Januar 2008 im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht. Die letzte Änderung erfolgte 2022. Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert: „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und

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

1.3 Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs

Eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre

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

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

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

Regionalisierungsmittel

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

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

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

Darüber hinaus ist die Höhe der Regionalisierungsmittel nicht festgesetzt.

Finanzmittel laut Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz

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

- Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV, einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und 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 NNVG erhalten kommunale Aufgabenträger eine zusätzliche Finanzhilfe, wenn sie Schüler- und Azubi-Tickets anbieten, die bestimmte Mindeststandards erfüllen. Diese sind in Anlage 3 des NNVG festgelegt.

Mittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

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

- verkehrswichtigen Straßen und Radwegen der kommunalen Baulastträger

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

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

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

Förderung landesbedeutsamer Buslinien

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

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

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

Weitere Fördermöglichkeiten

Weiterhin können die Aufgabenträger Förderungen vom Land erhalten für:

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

Das Land gewährt den Verkehrsunternehmen Förderungen für folgende Vorhaben:

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

Die Gebietskörperschaften können vom Land Förderungen erhalten für:

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

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

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

1.4 Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

1.4.1 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in ihren jeweiligen Gebieten sind die Landkreise Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie die Städte 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 (Verkehrsregion) organisiert.

Der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an ihr eigenes kommunales Verkehrsunternehmen vergeben hat, wird bezüglich der Regelungen Verbundtarif, Verkehrsangebot, Marketing, Außendarstellung, Vertrieb, Mobilitätszentrale und Fahrgastinformation sowie Fahrzeugausstattung eine Sonderstellung eingeräumt. Die in den folgenden Kapiteln diesbezüglich genannten Ziele sind für die Stadt Wilhelmshaven nicht bindend.

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 (Arbeitstitel GVEJ) und zu einem Verkehrs- bzw. Mobilitätsverbund weiterentwickelt, der eigene Entscheidungsbefugnisse erhalten soll. Die Ausübung hoheitlicher Befugnisse soll jedoch weiterhin Aufgabe der kommunalen Gesellschafter bleiben. Darüber hinaus ist der Landkreis Emsland mit Wirkung zum Ablauf des 31.12.2024 aus der VEJ GbR ausgeschieden und auch nicht Teil der neuen GVEJ¹.

Aufgaben der neuen GVEJ¹

Die Satzung der GVEJ¹ konkretisiert den Gesellschaftsgegenstand der Erbringung von Leistungen zur Entwicklung und Förderung des ÖPNV in der Verkehrsregion dahingehend, dass neue

¹ Bezeichnung dient als Arbeitstitel für die zu gründende GmbH

Aufgaben definiert werden, die sich in die Bereiche Verbundaufgaben, Aufgaben des Mobilitätsmanagements sowie sonstige Aufgaben unterteilen.

Neben einer Schärfung des Aufgabenprofils der neuen GVEJ¹ rücken als zentrale Verbundaufgaben in diesem Zusammenhang vor allem die Weiterentwicklung und Förderung des regionalen Bustarifs sowie die damit einhergehende Festlegung der Regelungen zur Aufteilung der Erlöse in den Vordergrund. Die Stadt Wilhelmshaven nimmt an der Einnahmeaufteilung nicht teil.

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

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

Die GVEJ¹ entwickelt und fördert nachhaltige, sozialverträgliche und kundenorientierte Verkehrsangebote, sie plant, initiiert und fordert 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 GVEJ¹ 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 Omnibusbetrieb GmbH
- Fahrschule Wilken GmbH
- Fass-Reisen
- Hermann Edzards GmbH
- Jacobs Reisedienst
- Kreisbahn Aurich GmbH
- Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co. KG
- Omnibusbetrieb Hinrich Uffen
- Omnibusverkehr Fischer (Norderney)
- Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH
- Reederei Baltrum-Linie GmbH
- Thomas Gerdes Reisen e.K.
- Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH, 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 (weiteres Beförderungsangebot ist der 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, Verkaufsautomat, Fahrradreparaturstation und öffentlicher WC. In der Verkehrsregion planen momentan die Stadt Wilhelmshaven und der Landkreis Friesland die Einrichtung von Mobilitätsstationen.

2.2 Bestandsaufnahme im straßengebundenen ÖPNV

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

2.2.1 Tarif

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

Im VEJ werden einige klassische Tarifprodukte wie Einzelkarten, Mehrfachkarten, Dauerkarten und Abonnements angeboten. Es bestehen Ermäßigungen für Familien, Schüler, Auszubildende

und Senioren wie das Jugendticket, das Familienticket und die Senioren-Card (Details siehe Tabelle 2). Hinzu kommen spezifische Tickets für die Stadtverkehre Emden und Wilhelmshaven sowie den AnrufBus Leer. Der Stadtbus Leer hat ein eigenes Ticketsortiment, welches nicht Bestandteil des VEJ-Tarifs ist.

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

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

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

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

Tabelle 2: Übersicht Tarifangebote VEJ

2.2.2 Haltestellen

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

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

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

Dieses Konzept soll bei der Planung von Haltestellenneubauten, -ausbauten und -umbauten in der Verkehrsregion Ems-Jade² 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

² Mit Ausnahme der Stadt Wilhelmshaven

- Maximalausstattung: Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

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

Fahrgastinformation

Die Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen variiert je nach Fahrgastaufkommen und verkehrlicher Funktion der Haltestelle. Vorgaben sind im „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ vom VEJ und der Verkehrsregion aus dem Jahr 2017 beschrieben (siehe Kapitel 2.2.2 und Anlage 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 Fahrgast herzustellen, soll transparenten und beleuchteten Fahrgastunterständen der Vorzug eingeräumt werden. In Einzelfällen, z. B. aus Gründen des Denkmalschutzes, ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger eine abweichende Gestaltung möglich. Weiterhin sollten Abfallbehälter vorhanden sein.

Sitzplätze

Es wird angestrebt, dass an möglichst vielen Haltestellen Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten.

lichen 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 sowie für den Stadtverkehr Wilhelmshaven die Website der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH.

Auf der Website des VEJ finden sich Informationen zum Fahrplanangebot und Tarif, sowie Meldungen zu aktuellen Änderungen für den Regionalverkehr. Verbindungsauskünfte können über eine Eingabemaske abgefragt werden. Für den Stadtverkehr Wilhelmshaven sind diese Informationen über die Website der Verkehrsgesellschaft verfügbar. Zudem besteht der Webauftritt der Verkehrsregion (www.vej-info.de)

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

Interaktiver Liniennetzplan

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

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen des VEJ sind:

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

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

Die Leistungen der Mobilitätszentralen umfassen:

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

2.2.4 ÖPNV-Angebote und Projekte

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

Urlauberbus

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

Einsteigerbus

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

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

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

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

Alternative Antriebe

Der Einsatz von alternativen Antrieben im Busverkehr ist gemäß Saubere-Fahrzeuge-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).

Zum 1. Mai 2025 sind folgende Linien hinzugekommen:

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

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

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

2.3 Bestandsaufnahme im schienengebundenen Verkehr

2.3.1 Schienenpersonenfernverkehr

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

2.3.3 Schiene-Bus-Grundnetz

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

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

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

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

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

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

2.3.4 Deutschland-Takt

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

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

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

2.3.5 Bahnplan Ost-Friesland

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

- Aurich – Abelitz, um Aurich in Richtung Emden an den Schienenverkehr anzubinden
- (Norden –) Dormum – Esens (inkl. Anbindung Fähranleger 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 LNVG ein vierstufiges Verfahren zur Auswahl von Bahnstrecken, die eine Reaktivierung lohnen, angestoßen. Ziel ist es, nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähige Bahnstrecken zu identifizieren und zur Antragsreife zu bringen sowie die Finanzierung der Betriebskosten sicherzustellen. In der Verkehrsregion ist die Strecke Abelitz – Aurich im laufenden Verfahren (Stand März 2025) weiter in Betrachtung.

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

2.3.7 Wunderline

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

2.3.8 Emslandstrecke

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

3 Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion

3.1 Grundsätzliche Ziele

- Den Einwohnerinnen und Einwohnern der Verkehrsregion Ems-Jade sowie den Besuchern und Besucherinnen der Region soll ein attraktives und zuverlässiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Ziel ist es den Umweltverbund zu stärken und den öffentlichen Nahverkehr als Alternative zum privaten PKW zu etablieren.
- Um das zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen und Städten mit den Verkehrsunternehmen von entscheidender Bedeutung. Diese Zusammenarbeit soll gezielt weiter ausgebaut und gefördert werden.
- Der ÖPNV wird als ganzheitliches System aus Bahn-, Bus und Bedarfsverkehren betrachtet. Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV und dient der großräumigen Verbindung. Daher unterstützt die Verkehrsregion Vorhaben zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken für den Personenverkehr.
- Die hierarchische Struktur des ÖPNV-Angebotes spiegelt sich im Konzept des Schiene-Bus-Grundnetzes wider, welches für die Region Weser-Ems entwickelt wurde. Dieses Konzept dient als Grundlage für die landkreisübergreifende Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Durch die Implementierung vertakteter und verknüpfter Angebote wird die Attraktivität des ÖPNV-Systems gesteigert.
- Das ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, trägt zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilregionen bei und wird als Standortfaktor für Wirtschaft und Tourismus begriffen.
- Der ÖPNV trägt zur Verwirklichung der Ziele der Raumordnung sowie der Funktion der zentralen Orte bei. Neue oder wachsende Potenzialstandorte sind rechtzeitig, entsprechend der erwarteten Nachfrage an das ÖPNV-Netz anzubinden. Hierzu zählen Wohnbauvorhaben, Industrie- und Gewerbestandorte, Einzelhandelsstandorte, Freizeit- und Tourismusstandorte sowie Gesundheits- und Sozialeinrichtungen.
- Ein wesentlicher Baustein für die Einhaltung der Ziele des Pariser Klimaabkommens ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Der ÖPNV-Sektor kann einen erheblichen Beitrag dazu leisten, indem er einerseits die Mobilitätswende vorantreibt und andererseits eine Antriebswende durchläuft. Eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie der Ausbau emissionsärmer 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 Tarifermäßigungen (Stichwort Deutschlandticket) die finanziellen Spielräume der kommunalen Aufgabenträger zunehmend ein.

3.2 Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV

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

Um den ÖPNV schrittweise im Sinne der Kunden weiterzuentwickeln, soll die GVEJ³ 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 GVEJ³ 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 Wilhelmshaven⁴ einen einheitlichen Tarif an. Legt der Aufgabenträger im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift den Höchsttarif fest, so verpflichtet er sich

³ Bezeichnung dient als Arbeitstitel für die zu gründende GmbH

⁴ Anwendung des Tarifs und Anerkennung diverser Fahrkarten unter Voraussetzung der Zustimmung der SWV-Gremien und dem Aufgabenträger

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 Fahrkartarten beuskunftbar 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 Verkehrsäume 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 (vgl. Kapitel 2.2.4) beworben. Mit dem PlusBus setzt die Verkehrsregion bewusst auf eine in Deutschland bereits etablierte Marke. Diese ist vom Mitteleldeutschen Verkehrsverbund markenrechtlich geschützt; andere Regionen dürfen den Markennamen für ihre Qualitätsprodukte nutzen, sofern bestimmte Qualitätsstandards erfüllt werden. Die Marke soll in zukünftigen Jahren auf weitere Linien in der Verkehrsregion ausgebaut werden.

Einheitliche Regelung zum Fahrtenangebot an Feiertagen

An allen gesetzlichen Feiertagen in Niedersachsen gilt der Sonntagsfahrplan.

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

3.2.4 Fahrzeuge

Für die Ausstattung der Regionalbusse 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

	<ul style="list-style-type: none"> • 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/Fahrgästinformationssystem

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 Fahrgästinformation 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 Fahrtverlauf bzw. folgende zwei bis drei Haltestellen
- Informationen über mögliche Anschlüsse an der nächsten Haltestelle
- Informationen zu aktuellen oder geplanten Fahrplanänderungen

Das Fahrgästinformationssystem 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 Fahrgästinformation nur geringfügig beeinträchtigen.

Einheitliche Fahrzeuggestaltung

Für Fahrzeuge, die überwiegend im Regionalverkehr 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). Das „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ der Verkehrsregion Ems-Jade (zuletzt aktualisiert im Jahr 2017) wird vor dem Hintergrund der Entwicklung der VEJ zu einem Mobilitätsverbund und der daraus resultierenden neuen Markenbildung an die sich verändernden Rahmenbedingungen hinsichtlich moderner Designsprachen überarbeitet.

Aushangfahrpläne

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

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

- Design und Informationen in den Fahrplänen sollten so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt in der Öffentlichkeit. Insbesondere für die Taktlinien wird auch ein alternatives Layout zugelassen.

- Für jeden Aushangfahrplan soll ein größtmögliches Schriftbild erreicht werden. Dieses ist abhängig vom jeweils möglichen/nötigen Format. Der Mindeststandard für die Aushangfahrpläne an Haltestellen mit größtenteils unvertakteten Abfahrten 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 Imbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

3.2.6 Vertrieb, Mobilitätszentralen & Fahrgastinformation

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

Vertrieb

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

Fahrgastinformation

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

Das Fahrgastinformationssystem informiert die Fahrgäste in Echtzeit über die tatsächliche Ankunft und Abfahrt der Busse sowie über mögliche Verspätungen oder Störungen. Mit mobilen Endgeräten, insbesondere mit dem Smartphone, können die Fahrzeiten jederzeit von unterwegs

aus über eine spezielle App, den „FahrPlaner“, abgerufen und so der weitere Weg (Umstiege, Anschlussverbindungen) besser geplant werden. Zudem gibt es an den zentralen und größeren Haltestellen ein dynamisches Informationssystem, das in Echtzeit über elektronische Fahrtenanzeiger die Ankünfte und Abfahrtzeiten der Busse anzeigt. Hierüber können auch weitere Informationen (z. B. Betriebsstörungen) unmittelbar an den Fahrgast weitergegeben werden.

Mobilitätszentralen

Die Verkehrsregion sorgt zukünftig zentral, mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen, für eine multimodale Mobilitätsberatung. Das Konzept der physischen Mobilitätszentralen soll weitergeführt werden, jedoch nicht in der aktuellen Form. Fortan sollen die Mobilitätszentralen bei der Verkehrsregion institutionell sowie personell angesiedelt werden. Die genaue Ausgestaltung ist mit den Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern zu klären.

Interaktiver Liniennetzplan

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

3.2.7 Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen sind für die Fahrgäste auch Ansprechpartner für Beschwerden, Lob und Kritik. Alle Beschwerden und weitere Rückmeldungen gehen in ein EDV-gestütztes Beschwerdemanagement ein. Eine Rückmeldung innerhalb von max. 14 Tagen 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 Umstiegspunkte eine Regelung für einzuhaltende Wartezeiten des abbringenden Verkehrsmittels im Verspätungsfall des zubringenden Verkehrsmittels. Allerdings muss das abbringende Verkehrsmittel über den Verspätungsfall des zubringenden Verkehrsmittels informiert sein. Hierzu ist eine Vereinbarung über die Pflicht zu dieser Information, z. B. seitens der Leitstelle des Verkehrsunternehmens des zubringenden Verkehrsmittels erforderlich. Alternativ kann ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) bzw. ein Intermodal Transport Control System (ITCS) anhand von Echtzeitdaten Verspätungen ermitteln und diese dem abbringenden Fahrzeug übermitteln.

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

3.2.9 Marketing, Außendarstellung

Zukünftig soll auch das Verbundmarketing von der Verkehrsregion wahrgenommen werden. Inhalten 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 im Regionalverkehr, 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 Fahgasterhebungen 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

Die Stadt Wilhelmshaven liegt im Nordwesten des Bundeslandes Niedersachsen an der Nordwestküste des Jadebusens. Das Stadtgebiet befindet sich im östlichen Teil der ostfriesischen Halbinsel, welche sich zwischen dem Dollart und dem Jadebusen erstreckt.

Das Stadtgebiet hat in Nord-Süd-Richtung eine Länge von 15,5 km und eine Breite von 9,3 km in Ost-West-Richtung. Mit einer Fläche von 107,11 km² gehört Wilhelmshaven zu den kleinsten Gebietskörperschaften in Niedersachsen. Die Stadt ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort in der Region und Teil der Metropolregion Nordwest.

Wilhelmshaven grenzt im Norden und Westen an den Landkreis Friesland. Die angrenzenden friesischen Gemeinden sind Wangerland im Norden sowie die Gemeinde Sande und die Stadt Schortens im Westen. Im Osten und Süden liegt Wilhelmshaven direkt am Jadebusen. Die Stadt Wilhelmshaven verfügt über die fünf Stadtbereiche Mitte, Nord, Süd, West und Ost. Diese Stadtbereiche unterteilen sich in insgesamt 24 Stadtteile.

Laut Landesraumordnungsplan (LROP) erfüllt Wilhelmshaven die Funktion eines Oberzentrums. Als Oberzentrum übernimmt Wilhelmshaven zentrale Versorgungsfunktionen für die umliegenden Landkreise, insbesondere im Bereich Bildung, Gesundheit und Einzelhandel.

Darüber hinaus sind die Hafenanlagen von Wilhelmshaven als Vorranggebiet für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen ausgewiesen. Zusätzlich wird das Güterverkehrszentrum Wilhelmshaven aufgrund seines Hafens vom LROP als vorrangiges Güterverkehrszentrum für die Region bestimmt.

4.2 Bevölkerungsstruktur

2023 lebten laut Landesamt für Statistik Niedersachsen etwa 76.250 Einwohner in Wilhelmshaven. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Stadt Wilhelmshaven liegt bei etwa 737 Einwohnern pro km² (Abbildung 3). Im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 171 Einwohnern pro km² und dem Bundesdurchschnitt von 238 Einwohnern pro km² unterstreicht dieser Wert den städtischen Charakter Wilhelmshavens und seine Einstufung als Oberzentrum. Laut Daten des Statistischen Bundesamts belegt Wilhelmshaven Platz sechs der am dichtesten besiedelten Städte in Niedersachsen.

Die Einwohnerdichte unterscheidet sich zwischen den Stadtteilen jedoch teils stark. Wilhelmshaven umfasst einige stark städtisch geprägte Stadtteile mit einer hohen Bevölkerungsdichte als auch sehr ländlich geprägte Stadtteile. Außerdem gehören auch industriell geprägte Stadtteile in Hafennähe zum Stadtgebiet.

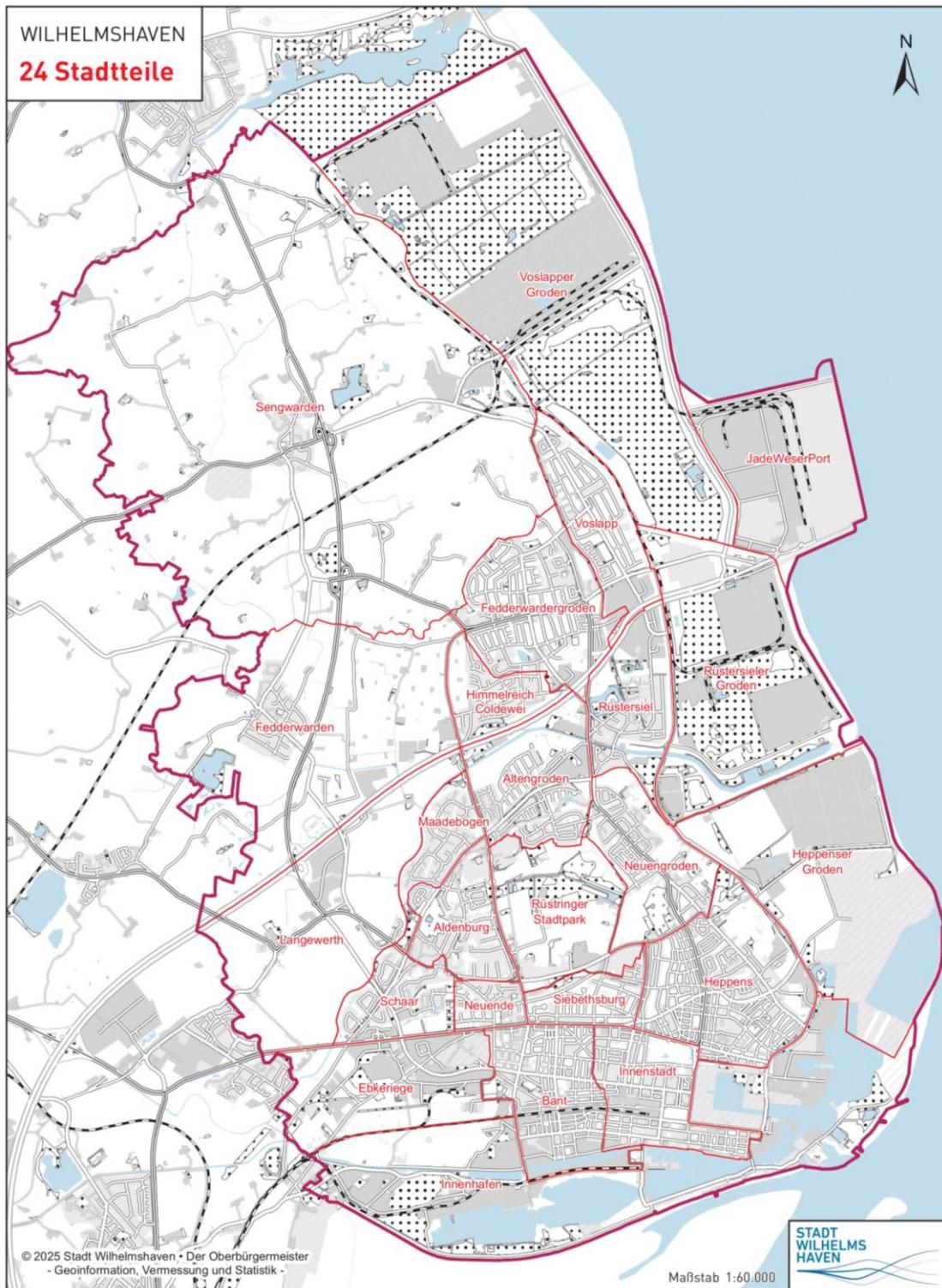


Abbildung 2: Stadtteile Wilhelmshaven (Quelle: Stadt Wilhelmshaven)

Mit Bant, Heppens und der Innenstadt verfügt Wilhelmshaven über drei Stadtteile mit besonders hoher Einwohnerzahl und einer Bevölkerungsdichte von über 4.000 Personen pro Quadratkilometer. Auf den insgesamt 7,81 km² dieser drei Stadtteile leben 52 Prozent der Einwohner Wilhelmshavens (Tabelle 13). Auch die anderen Stadtteile innerhalb des Kernbereichs weisen eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte auf.

Die Stadtteile Fedderwarden und Sengwarden, welche außerhalb des Zentrums liegen, hingegen weisen trotz ihrer großen Fläche nur wenige Einwohner auf. Sie weisen eine geringe Bevölkerungsdichte und eine eher ländlich geprägte Struktur auf.

Die Stadtteile Voslapper Groden, Rüstersieler Groden und Heppenser Groden haben nahezu keine Einwohner, da sie durch industrielle Nutzung geprägt sind.

Stadtteile	Einwohner	Fläche in km ²	Einwohner pro km ²
Aldenburg	3.936	1,48	2.659
Altengroden	3.418	2,28	1.499
Bant	12.072	2,35	5.137
Ebkeriege	469	3,00	156
Fedderwarden	1.755	7,68	228
Fedderwardergroden	8.245	2,95	2.795
Heppens	15.066	3,51	4.292
Heppenser Groden	20	6,44	3
Himmelreich-Coldewei	1.713	1,07	1.601
Innenhafen	794	9,06	88
Innenstadt	10.543	1,95	5.407
JadeWeserPort	-	3,44	-
Langewerth	438	5,23	84
Maadebogen	1.508	0,93	1.622
Neuende	2.210	0,52	4.250
Neuengroden	3.797	2,11	1.800
Rüstersiel	2.023	1,87	1.082
Rüstersieler Groden	2	5,89	0,3
Rüstringer Stadtpark	60	2,55	24
Schaar	2.461	1,28	1.923
Sengwarden	1.241	25,52	49
Siebethsburg	4.093	0,89	4.599
Voslapp	3.120	1,88	1.660
Voslapper Groden	3	13,20	0,2
Wilhelmshaven	78.987	107,11	737,4

Tabelle 4: Grunddaten der Stadtteile von Wilhelmshaven

Die ungleichmäßige Verteilung der Einwohner führt zu einer entsprechend ungleichen Nachfrage im Untersuchungsgebiet. Diese strukturellen Unterschiede müssen bei der Planung des ÖPNV-Angebots berücksichtigt werden.

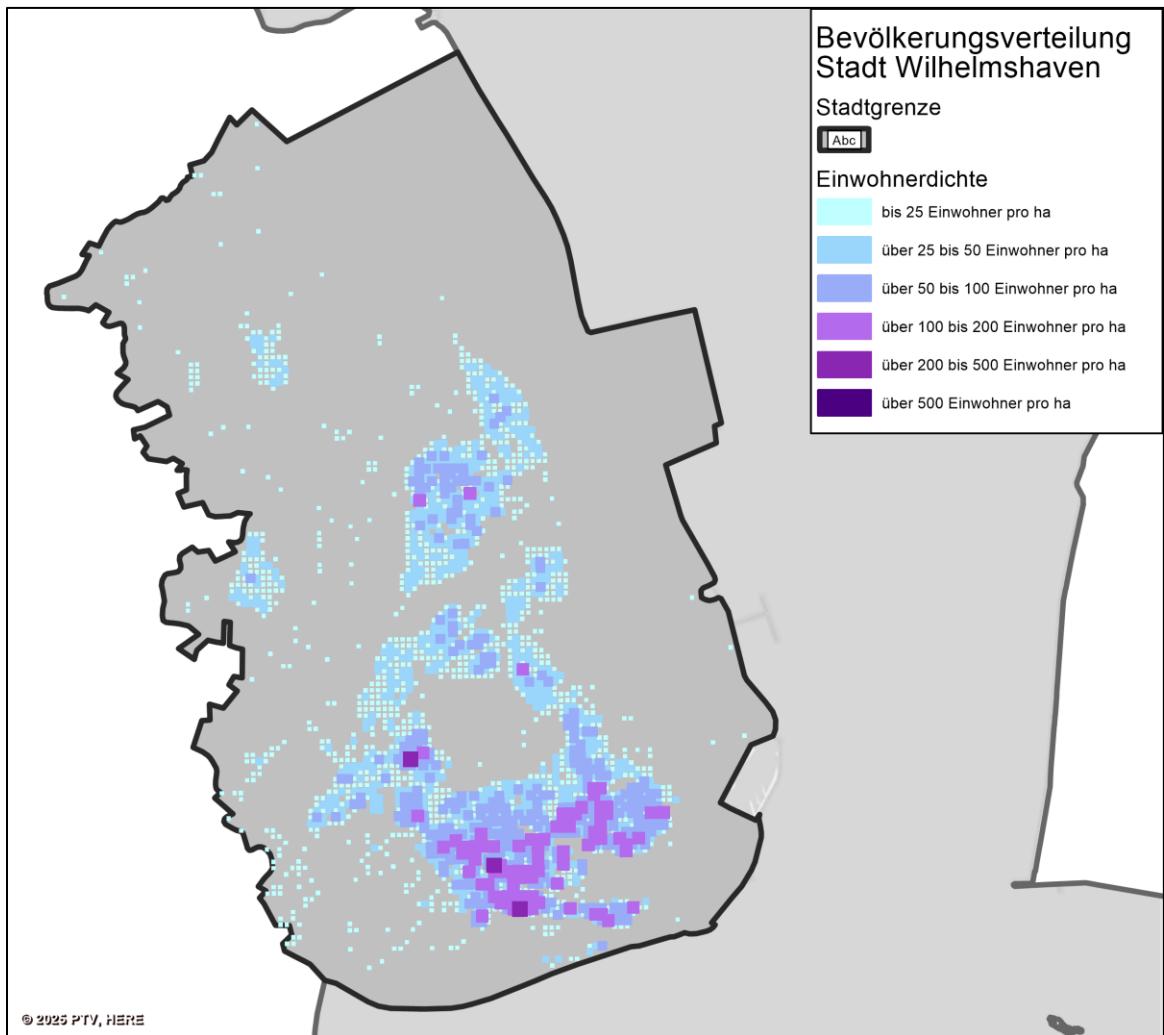


Abbildung 3: Einwohnerdichte in Wilhelmshaven

Die Bevölkerungsanzahl und die Alterszusammensetzung sind in den letzten fünf Jahren relativ konstant geblieben. Der Anteil Einwohner zwischen 0 und 15 Jahren ist sogar leicht gestiegen.

Trotz der urbanen Strukturen steht auch die Stadt Wilhelmshaven vor Herausforderungen, insbesondere im Hinblick auf den demografischen Wandel. Wie viele andere Städte und Landkreise in Deutschland steht Wilhelmshaven vor der Aufgabe, den Bedürfnissen einer älter werdenden Gesellschaft gerecht zu werden. Besonders im Nahverkehr gilt es, zukunftsfähige Konzepte zu entwickeln und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als attraktive und barrierefreie Alternative zu etablieren.

Der steigende Anteil älterer Menschen, die zwar aus dem Erwerbsleben ausgeschieden sind, jedoch über einen hohen Motorisierungsgrad verfügen, bietet dem ÖPNV ein erhebliches Fahrgastpotenzial. Um dieses Potenzial zu erschließen, ist eine hohe Angebotsqualität erforderlich, damit der ÖPNV als attraktive und praktikable Alternative zum eigenen Pkw wahrgenommen wird.

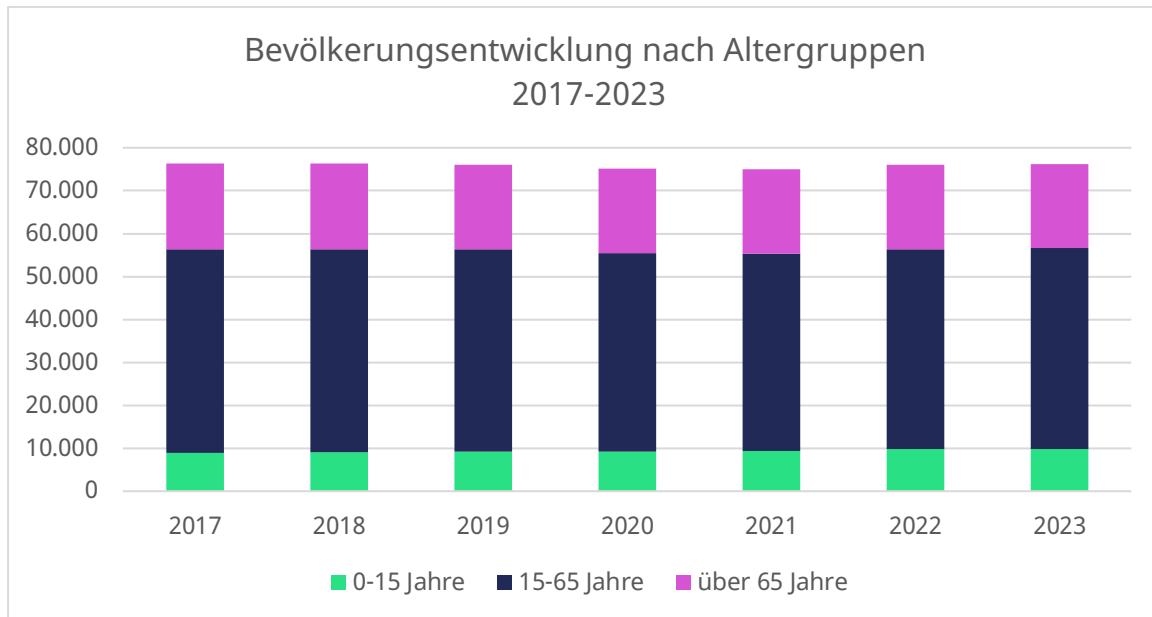


Abbildung 4: Altersstruktur der Stadt Wilhelmshaven über die Jahre 2017 bis 2023

Laut 4. Regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen, wird die Bevölkerung der Stadt Wilhelmshaven bis 2026 noch leicht ansteigen auf etwa 76.800 Personen, bevor sich dieser Trend umkehrt und ab diesem Zeitpunkt mit sinkenden Bevölkerungszahlen zu rechnen ist. Für das Jahr 2042 wird prognostiziert, dass die Einwohnerzahl bei nur noch 74.100 Personen liegt. Der Anteil der Menschen über 65 Jahre wird von aktuell 26 Prozent auf über 30 Prozent im Jahr 2040 steigen (Abbildung 5), während der Anteil der Personen im Alter zwischen 15 und 65 Jahren von 61 Prozent auf 57 Prozent absinken wird.

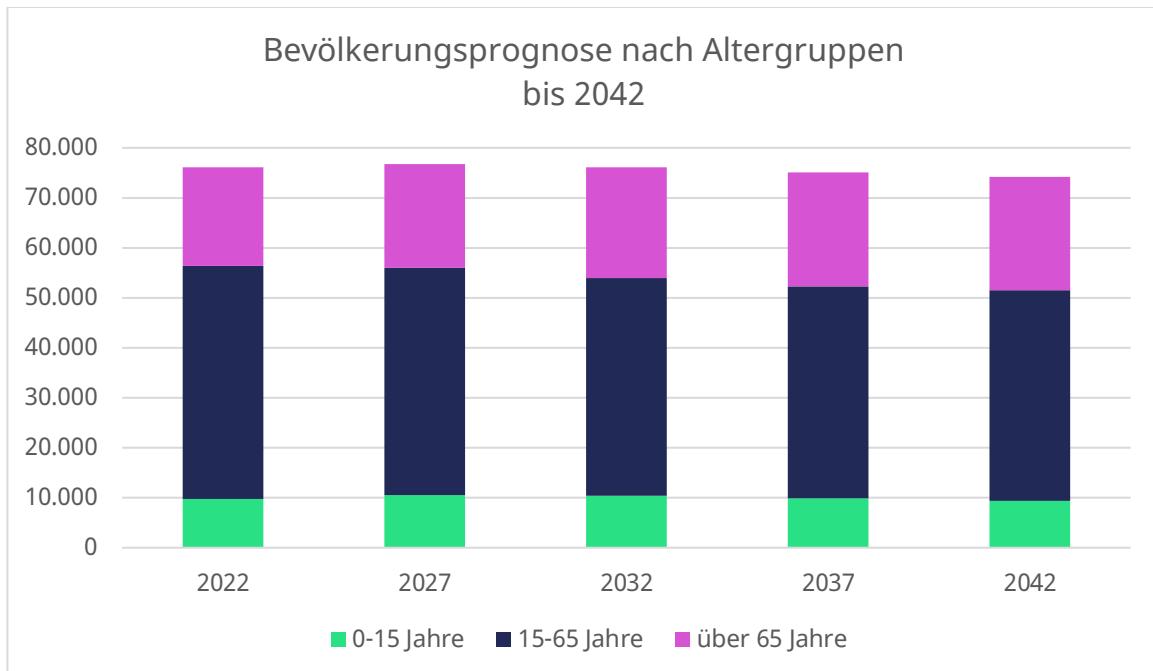


Abbildung 5: Prognose der Bevölkerungsentwicklung von 2022 bis 2042 in 5-Jahres-Schritten

Diese Prognose der Bevölkerungsentwicklung zeigt den Handlungsbedarf für den ÖPNV auf. Wenn in Zukunft fast jeder dritte Einwohner älter als 65 Jahre ist, wird das ÖPNV-Angebot der Stadt an das Mobilitätsverhalten und die Bedürfnisse von Senioren angepasst werden müssen. Die sinkende Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter wird die Lastspitzen im Berufsverkehr etwas abflachen lassen.

4.3 Bildungseinrichtungen

In Städten mit dichtem Taktangebot hat der Schulverkehr meist eine geringere Bedeutung für die Ausgestaltung des ÖPNV als in ländlichen Regionen. Dennoch muss die Beförderung von Schülern zu den Schulen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben des Landes Niedersachsen gewährleistet werden. Insbesondere die Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen kommen häufig auch aus dem weiteren Umland und sind auf den nach Wilhelmshaven verkehrenden Regionalverkehr angewiesen.

In Wilhelmshaven gibt es insgesamt 20 allgemeinbildende Schulen, darunter elf Grundschulen, sieben weiterführende Schulen und zwei Förderschulen, die gemeinsam 7.276 Schülerinnen und Schüler unterrichten. Zusätzlich verfügt die Stadt über eine Berufsschule, die von 2.553 Schülerinnen und Schülern besucht wird.

Die Grundschulen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet (Abbildung 6). Die weiterführenden Schulen und die Berufsschule befinden sich hingegen überwiegend in zentraler Lage rund um das Stadtzentrum.

Die größten Schulstandorte sind das Neue Gymnasium im Mühlenweg und die Integrierte Gesamtschule auf der Friedensstraße, welche jeweils über 1.200 Schülerinnen und Schüler besuchen. Die Zahl der Schülerinnen und Schüler je Schule sind in Anlage 3 aufgelistet.

In den letzten Jahren hat sich die Zahl der Schülerinnen und Schüler gesteigert. Insbesondere die Grund- und Oberschulen sowie die Gymnasien sind gewachsen.

Die Entwicklung der Schülerzahlen der nächsten Jahre kann für Grundschulen anhand der Geburtenzahlen der letzten Jahre abgeschätzt werden. Die Zahl der unter 6-Jährigen ist in den letzten Jahren um fast vier Prozent gestiegen, wird jedoch laut Bevölkerungsprognose des Landes wieder abnehmen. Eine für den ÖPNV relevante Änderung der Nachfrage lässt sich daraus nicht ableiten.

Neben den allgemeinbildenden Schulen hat auch die Jade Hochschule einen Standort in Wilhelmshaven. Als einzige Hochschule im näheren Umkreis nimmt sie eine bedeutende Rolle ein, die über die Stadtgrenzen hinausreicht. Weitere Standorte der Jade Hochschule befinden sich in Oldenburg und in Elsfleth bei Bremen.

Die nächstgelegene Universität ist die Carl von Ossietzky Universität in Oldenburg. Sie unterhält mit dem Institut für Chemie und Biologie des Meeres (ICBM) ebenfalls einen Standort in Wilhelmshaven.

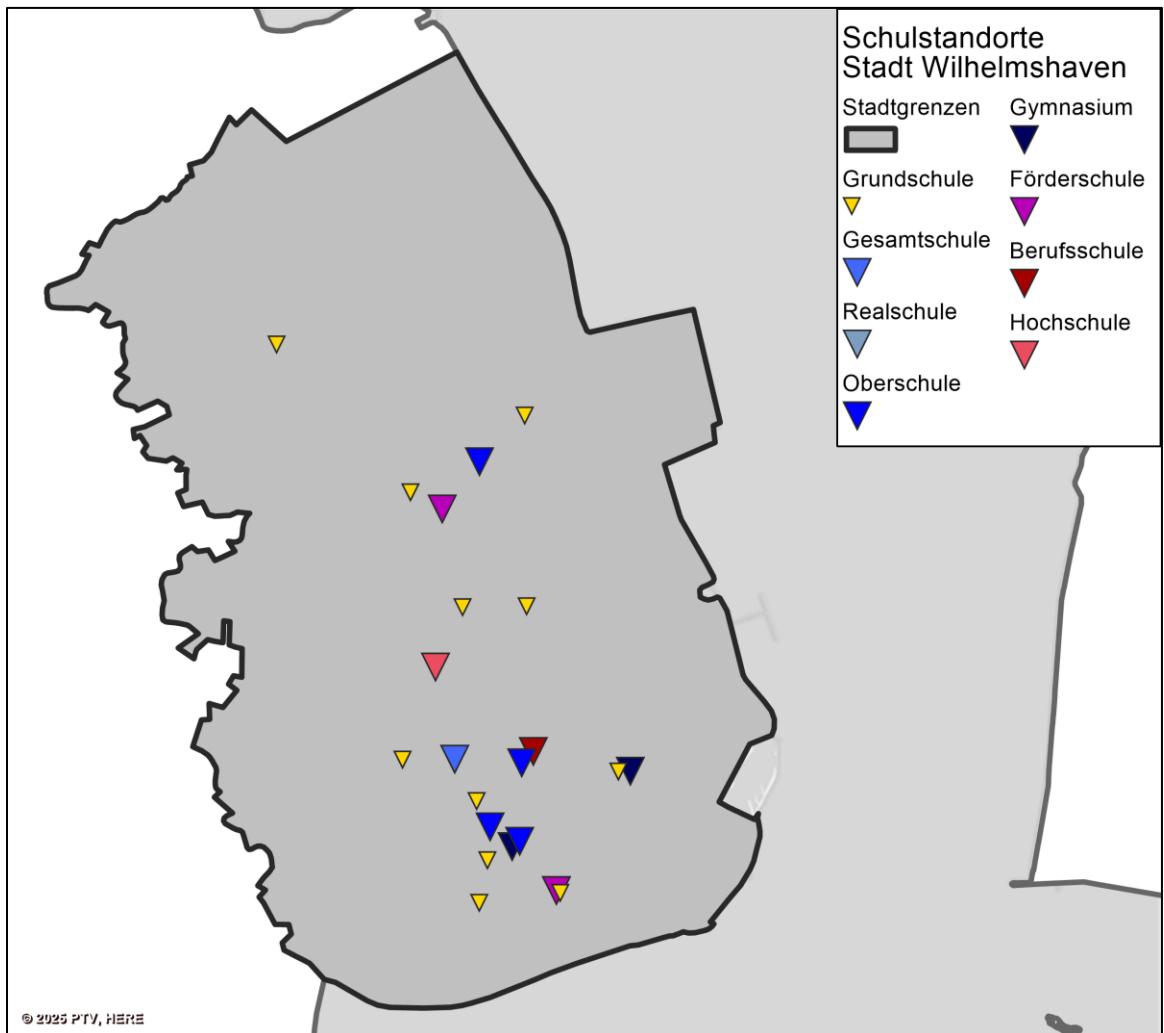


Abbildung 6: Schulstandorte in Wilhelmshaven

Um die Erreichbarkeit der Schulen zu bewerten, wurde geprüft, ob sie im Haltestelleneinzugsbereich einer Haltestelle liegen. Dieser wurde mit einem Radius von 300 Metern für Haltestellen in der Kernzone, mit 400 Metern für Bushaltestellen in der Kernrandzone und mit 600 Metern für Haltestellen in der Außenzone festgelegt. In Wilhelmshaven sind alle Schulen durch eine naheliegende Haltestelle erschlossen.

4.4 Wirtschaft

Die Stadt Wilhelmshaven bietet zahlreiche Arbeitsplätze und ist Heimat einiger großer Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen. Neben der Bundeswehr spielen insbesondere die Hafenvirtschaft, die Logistikbranche und die Chemieindustrie eine bedeutende Rolle.

Von den rund 79.000 Einwohnern sind im Jahr 2023 etwa 27.000 in sozialversicherungspflichtigen Berufen beschäftigt gewesen. Insgesamt ist es in den letzten fünf Jahren gelungen, die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten kontinuierlich zu steigern. Im Zeitraum von 2019 bis 2023 stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 4,4 Prozent.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Wilhelmshaven ist über die letzten Jahre ebenfalls leicht gewachsen. 2023 lag sie bei etwa 31.200 Personen, die in der kreisfreien Stadt arbeiteten. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 2019 von etwa 2,2 Prozent.

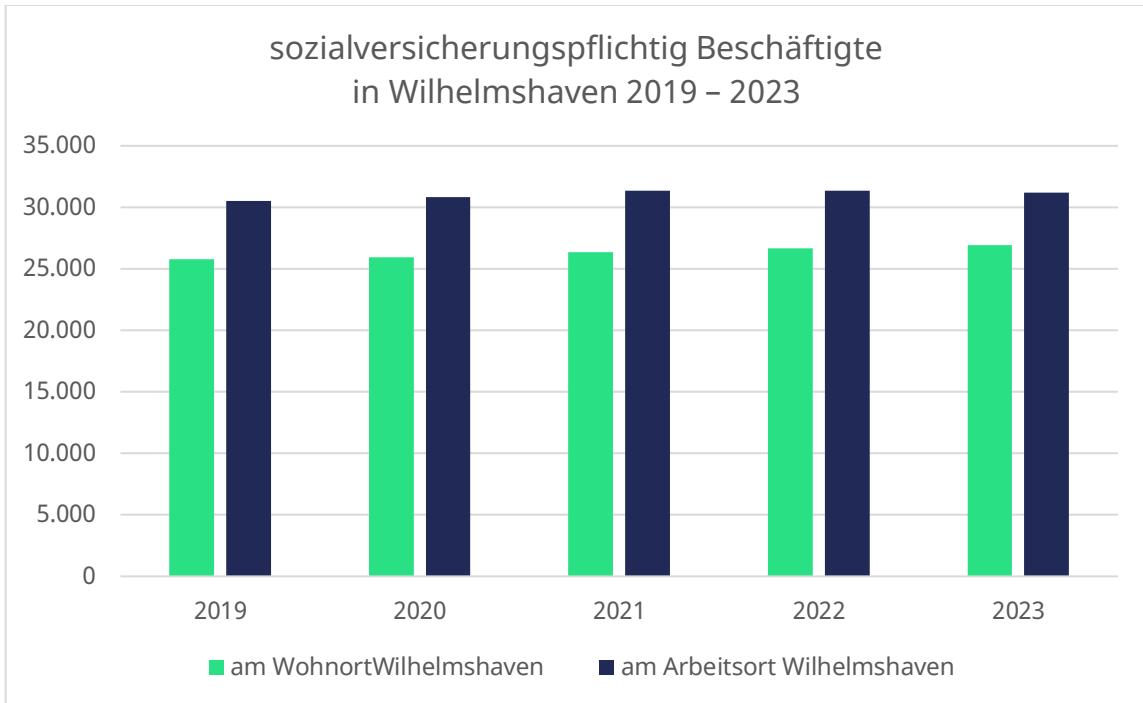


Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Wilhelmshaven (2019-2023)

Ein Vergleich der zugelassenen Fahrzeuge in Wilhelmshaven zeigt in den Jahren 2019 bis 2024 eine weitgehende Stagnation. Im Jahr 2024 lag der Motorisierungsgrad der Stadt Wilhelmshaven bei 509 Pkw je 1.000 Einwohner. Damit liegt die Stadt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 580 Pkw je 1.000 Einwohner.

Aktive Zulassungen	2019	2024
Pkw	39.896	40.236
Motorräder	3.345	3.682

Tabelle 5: 5-Jahresvergleich der aktiv Zugelassenen Kraftfahrzeuge in Wilhelmshaven nach Kraftfahrt-Bundesamt

Die Analyse der regionalen Pendlerbeziehungen (Abbildung 8) zeigt, dass Wilhelmshaven eines der bedeutendsten Pendlerziele in der Region ist. Besonders stark ausgeprägt sind die Pendlerströme zum benachbarten Landkreis Friesland, mit 7.550 Einpendlern und 3.840 Auspendlern. Darüber hinaus bestehen Pendlerbewegungen aus den Landkreisen Wittmund und Ammerland sowie aus der Stadt Oldenburg. Wilhelmshaven weist insgesamt ein positives Pendlersaldo auf, es pendeln also mehr Menschen in die Stadt hinein zum Arbeiten als hinaus.

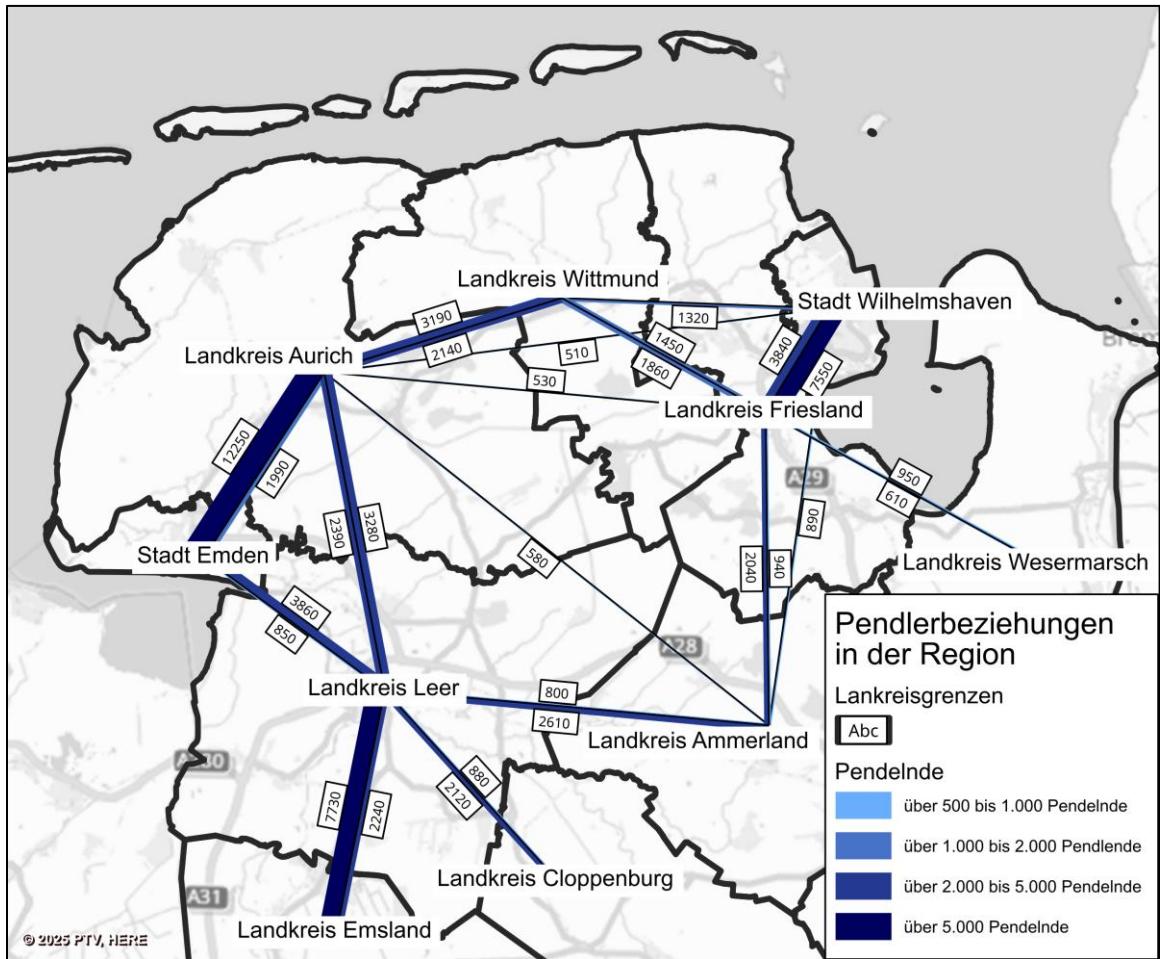


Abbildung 8: Pendlerströme in der Verkehrsregion Ems-Jade

Stadtintern existieren keine Messungen zu den Pendlerbewegungen zwischen den Stadtteilen. Es ist jedoch, aufgrund der unterschiedlichen Spezialisierungen der Stadtteile (Tabelle 4), davon auszugehen, dass es zwischen den Wohngebieten und den Gewerbegebieten starke Pendlerbeziehungen bestehen.

Bedeutende Beschäftigungsstandorte

Wilhelmshaven verfügt über 16 großflächige Gewerbe- und Industriegebiete. Die größten davon befinden sich im Voslapper Groden und am JadeWeserPort. Diese Stadtviertel sind reine Gewerbe- bzw. Industriegebiete. Insgesamt haben über 200 Unternehmen ihren Standort in Wilhelmshaven. Der größte Arbeitgeber der Stadt ist die Bundeswehr mit 9.000 Soldaten und zivilen Beschäftigten. Ein weiterer großer Arbeitgeber ist die Stadt selbst, welche 2.500 Arbeitsplätze im Bereich Verwaltung und Dienstleistung sowie im Klinikum der Stadt bereithält. Darüber hinaus gibt es weitere große Unternehmen mit bis zu 1.000 Mitarbeitern (Manitowoc Crane Group, HIS Sicherheitsdienst, Firmengruppe Nietiedt, Eurogate Containerterminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG).

Bedeutende Einzelhandelsstandorte

Wilhelmshaven verfügt als Oberzentrum über ein ausgeprägtes Angebot an kleineren und größeren Einkaufseinrichtungen. Die meisten Angebote finden sich in der Fußgängerzone entlang der Marktstraße und in der Nordseepassage am Bahnhof. Hier sind zahlreiche Fach- und Einzelhandelsgeschäfte, Geschäfte des täglichen Bedarfs, touristische Angebote und gastronomische Betriebe angesiedelt. Sowohl die Marktstraße als auch die Nordseepassage sind über den Wilhelmshavener Bahnhof bzw. den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) an den ÖPNV angeschlossen.

4.5 Freizeit und Tourismus

Wilhelmshaven als Oberzentrum spielt für den Tourismus der Region eine wichtige Rolle. Museen, Theater und weitere Freizeiteinrichtungen sind sowohl für Einheimische als auch für Touristen ein beliebtes Ziel. Die Erschließung touristischer Standorte mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist sowohl für die Besucher als auch für die dort beschäftigten Personen von Bedeutung.

Ein beliebtes Ziel bei Touristen befindet sich im Bereich des Südstrands von Wilhelmshaven, wo auf der einen Seite der Hafen und der Banter See und auf der anderen Seite der Jadebusen liegen. Hier gibt es umfassende Freizeitangebote: vom Aquarium Wilhelmshaven über das Marinemuseum bis hin zu Anlegestellen für Hafenrundfahrten. Auch Erholungsangebote wie Seepromenaden oder ein Freibad stehen den Besuchern zur Verfügung. Weitere Freizeit- und Tourismusziele finden sich im Stadtkern von Wilhelmshaven (vgl. Abbildung 9) und vereinzelt in den Außenbereichen der Stadt. Mit Ausnahme des Freibads Klein-Wangerode und des Botanischen Gartens samt Rosarium befinden sich alle dargestellten Ziele im Einzugsbereich einer Haltestelle und sind somit vom ÖPNV erschlossen.

Im Jahr 2019 konnte Wilhelmshaven etwa 137.000 Gästeankünfte und 350.000 Übernachtungen verzeichnen (Tabelle 6). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer lag bei 2,7 Tagen. Wie in anderen Tourismusregionen hatte die Coronapandemie auch für den Tourismus in Wilhelmshaven verheerende Auswirkungen. Die Zahl der Gästeankünfte sank im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 33 Prozent auf 87.000, und die Übernachtungszahlen reduzierten sich auf 263.000. Dieser Rückgang war jedoch nur von kurzer Dauer. Bereits im Jahr 2023 wurden die Zahlen von 2019 übertroffen. Insgesamt besuchten 136.000 Gäste die Stadt, die zusammen etwa 364.000 Übernachtungen buchten.

Jahr	Gästeankünfte	Gäste-übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Durchschnittlich Betteneauslastung in %
2019	130.171	352.405	2,7	49,8
2020	86.576	263.141	3,0	41,4
2021	98.578	299.276	3,0	39,8
2022	132.869	366.490	2,8	45,1
2023	135.593	364.614	2,7	44,0

Tabelle 6: Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Betteneauslastung

Die Bedeutung des Tourismus für die Region ist unbestritten. Bei einer durchschnittlichen Bettenauslastung von etwa 45 Prozent bedeutet dies, dass täglich fast 1.000 Touristen zusätzlich zum regulären Fahrgastaufkommen in der Stadt unterwegs sind. Da die Zahl der Touristen saisonalen Schwankungen unterliegt, werden die Zahlen in den Sommermonaten deutlich höher ausfallen.

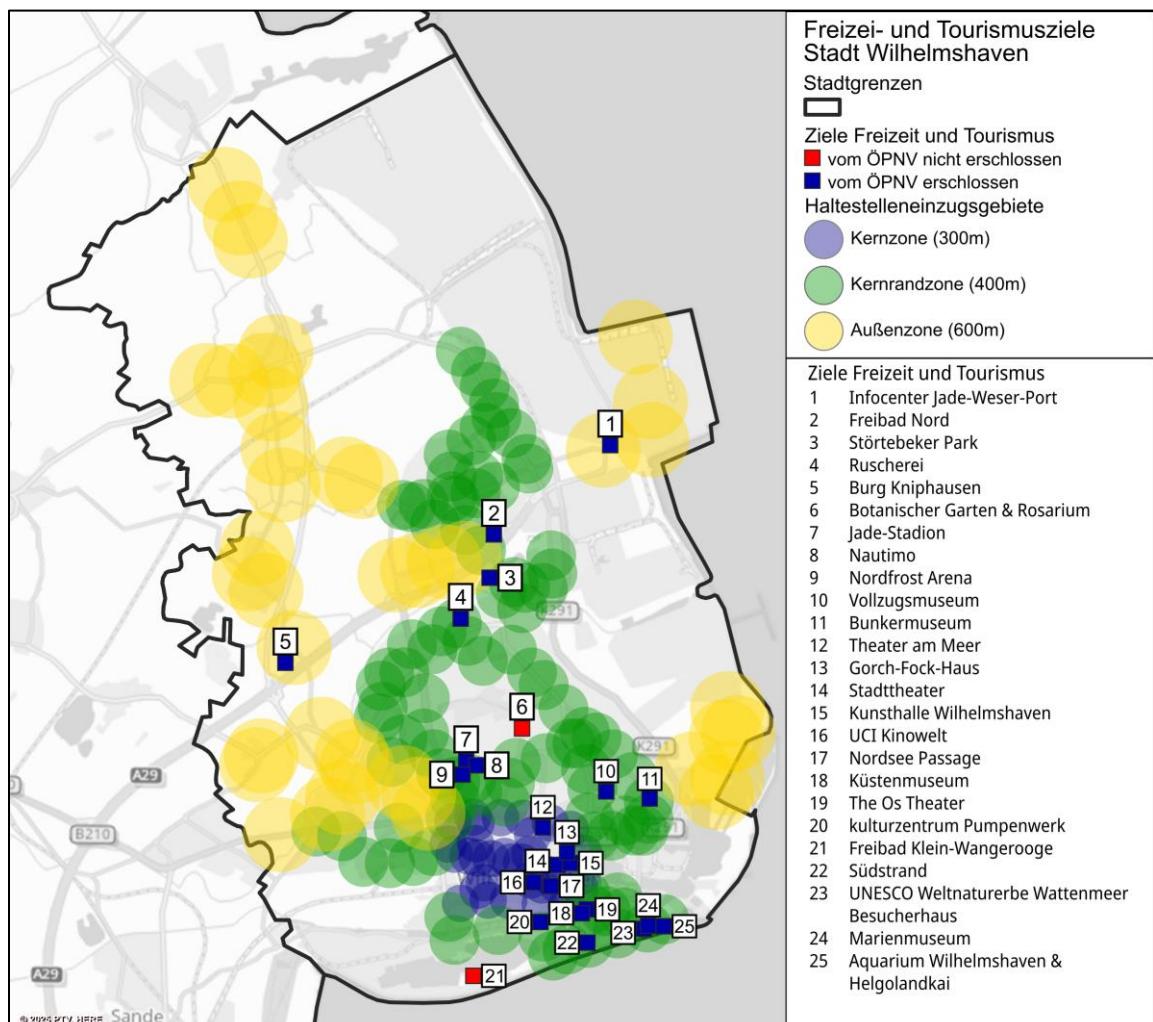


Abbildung 9: Erschließung von Freizeit- und Tourismuszielen

4.6 Sonstige verkehrlich relevanten Einrichtungen

Medizinische Einrichtungen

Angesichts der älter werdenden Bevölkerung in Wilhelmshaven (siehe Abbildung 5) muss in Zukunft ein besonderer Fokus auf die Anbindung medizinischer Standorte sowie Alters- und Pflegeheimen gelegt werden. Diese Einrichtungen sind nicht nur für Patienten und Besucher von Bedeutung, sondern spielen auch eine wichtige Rolle für den Arbeitsmarkt. Die größten medizinischen Standorte in Wilhelmshaven sind das Klinikum mit 597 Betten und 1.450 Mitarbeitenden sowie das Rehazentrum Median Klinik mit 220 Betten. Beide Einrichtungen werden bereits

heute vom städtischen ÖPNV bedient. Das Klinikum liegt etwa 200 Meter von der Haltestelle Klinikum/Jadehochschule entfernt. Das Rehazentrum ist etwa 700 Meter vom Bahnhof entfernt. Direkt vor dem Zentrum liegt die Haltestelle Rehazentrum.

Darüber hinaus existieren in der Stadt 26 Pflegeheime mit über 1.000 Plätzen und 800 Mitarbeitenden, die ebenfalls ein erhebliches Potenzial für Verkehrsnachfrage darstellen.

Bundeswehrstandorte

Der größte Arbeitgeber in Wilhelmshaven ist die Bundeswehr mit dem Marinestützpunkt im Stadtteil Heppenser Groden, einem der größten Stützpunkte der Bundeswehr. Darüber hinaus befinden sich weitere Einrichtungen der Bundeswehr in Ebkeriege sowie am Südstrand. Die Stadtbuslinie 5, welche alle Standorte miteinander verbindet ist auf die Bedürfnisse der Standorte abgestimmt.

Behördenstandorte

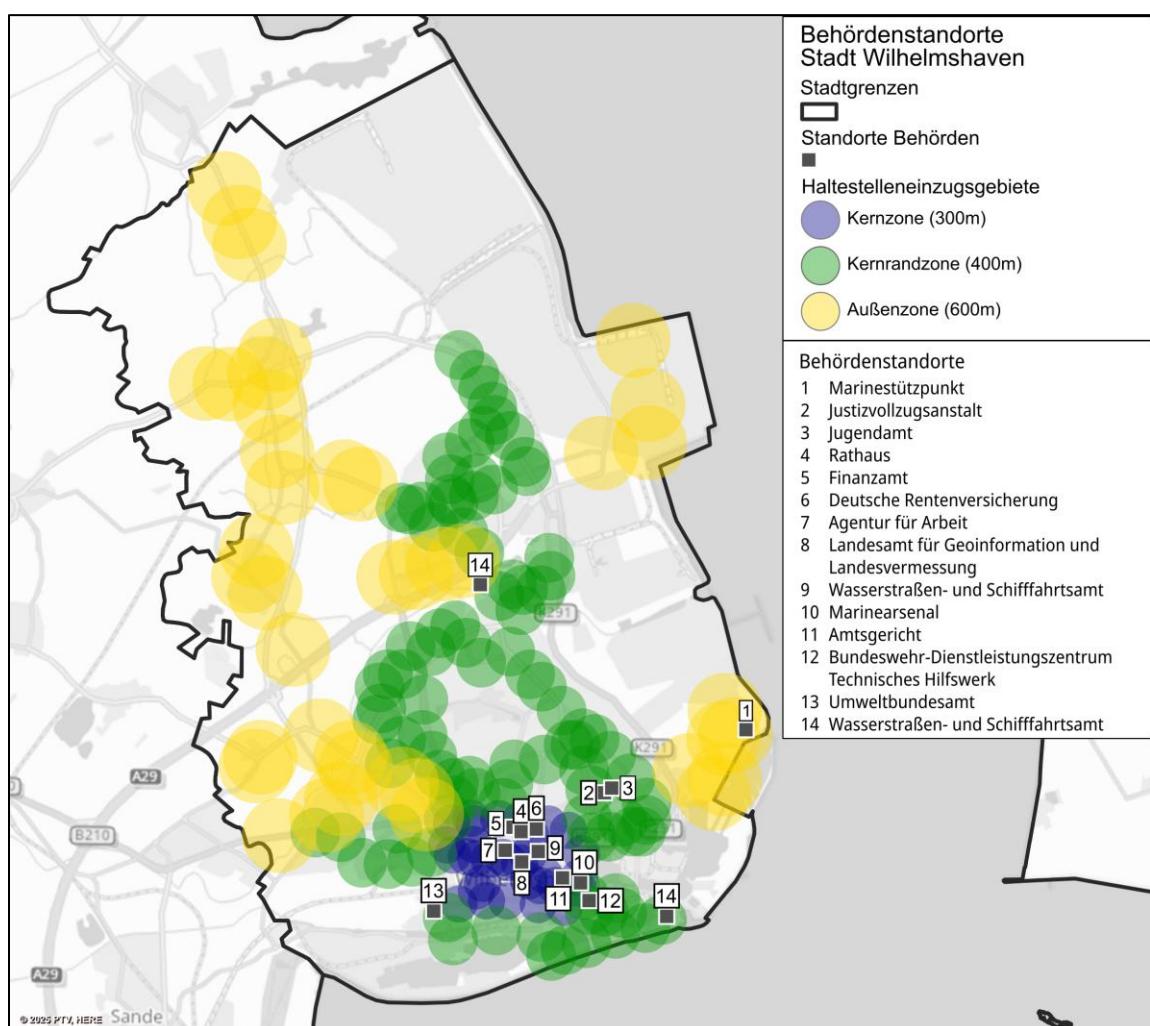


Abbildung 10: Erschließung der Behördenstandorte

Wilhelmshaven als Oberzentrum ist Sitz verschiedener Behörden, wie der Landesversicherungsanstalt und dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küste- und Naturschutz. In Abbildung 10 sind die Behörden- und Bundeswehrstandorte der Stadt dargestellt. Das Rathaus und die Stadtverwaltung sind zentral am Rathausplatz gelegen und über die Haltestelle Rathaus an den Stadt- und Regionalverkehr angebunden. Weitere städtische Behörden liegen im zentralen Bereich der Kernrandzone. Alle dargestellten Standorte sind durch eine Bushaltestelle in der näheren Umgebung erschlossen (siehe Abbildung 10)

4.7 Verkehrsinfrastruktur

Schienennetz

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Wilhelmshaven liegt in der Aufgabenträgerschaft der LNVG.

Der Wilhelmshavener Kopfbahnhof ist Start- und Endpunkt der Bahnstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg–Osnabrück und einziger Zugangspunkt zum S-PNV im Stadtgebiet. Die zweigleisige Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven wurde Ende 2022 vollständig elektrifiziert, um sowohl den Güterverkehr des Hafens als auch den Personenverkehr störungsfrei und effizient zu gestalten.

In Sande, etwa drei Kilometer vor der Stadtgrenze zweigt die Strecke Richtung Jever, Wittmund und Esens ab. Diese ist größtenteils eingleisig und nicht elektrifiziert.

Von Schortens über Accum nach Wilhelmshaven Rüstersieler Groden führt eine eingleisige, teilweise elektrifizierte Strecke, welche im Personenverkehr nicht genutzt wird. Sie bindet die Gewerbestandorte im Norden von Wilhelmshaven und den JadeWeserPort an den Güterverkehr an und soll bis 2026 vollständig elektrifiziert werden⁵.

Straßennetz

In Wilhelmshaven beginnt die Autobahn A 29, welche vom JadeWeserPort über Oldenburg Zum Dreieck Ahlhorner Heide bei Cloppenburg führt, wo sie an die Bundesautobahn 1 anschließt. Diese wichtige Verkehrsader verläuft auf einer Strecke von etwa acht Kilometern durch das Stadtgebiet von Wilhelmshaven.

Zusätzlich spielt die Bundesstraße B 210 eine zentrale Rolle. Sie verbindet Wilhelmshaven mit Jever, Wittmund, Aurich und Emden und ist von großer Bedeutung für die Städte und Landkreise der Verkehrsregion Ems-Jade (siehe Abbildung 11). Sie beginnt im Zentrum von Wilhelmshaven und stellt am Wilhelmshavener Kreuz Anschluss an die A 29 her.

Zusätzlich dazu existieren noch Landes- und Kreisstraßen, welche die Bundesstraße und die Autobahn verbinden.

⁵ Quelle: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/wilhelmshaven-oelweiche-wilhelmshaven-nord>

Fährverkehr

Vom Helgolandkai am Südstrand in Wilhelmshaven wird Fährverkehr für Personen und Radfahrer angeboten. Aktuell gibt es zwei Fahrtziele: Eckwarderhörne auf der gegenüberliegenden Seite des Jadebusens sowie die Überfahrt nach Helgoland.

Nach Eckwarderhörne verkehren täglich zwei Fahrtenpaare, jeweils am Morgen und am Nachmittag. Die Verbindung nach Helgoland wird bis zu viermal täglich bedient, wobei die tatsächliche Anzahl der Überfahrten saisonabhängig ist.

Luftverkehr

Die für die Stadt Wilhelmshaven nächstgelegenen internationale Flughäfen befinden sich in Bremen, Hannover, Hamburg, Münster/Osnabrück und Groningen.

Die Stadt Wilhelmshaven selbst verfügt mit dem JadeWeserAirport auf dem Gebiet der Gemeinde Sande im Landkreis Friesland über einen Verkehrslandeplatz. Dieser dient nicht dem Linienflugverkehr, sondern für touristische oder industrielle Charterflüge.



Abbildung 11: Das Straßennetz in der Verkehrsregion Ems-Jade

5 Bestandsanalyse des Nahverkehrs

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet eine wichtige Grundlage für die Anbindung der Stadt Wilhelmshaven an Oldenburg und damit an weiterführende Angebote des Nah- und Fernverkehrs. Zuständiger Aufgabenträger für den SPNV ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNGV), eine 100-prozentige Tochter des Landes Niedersachsen.

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

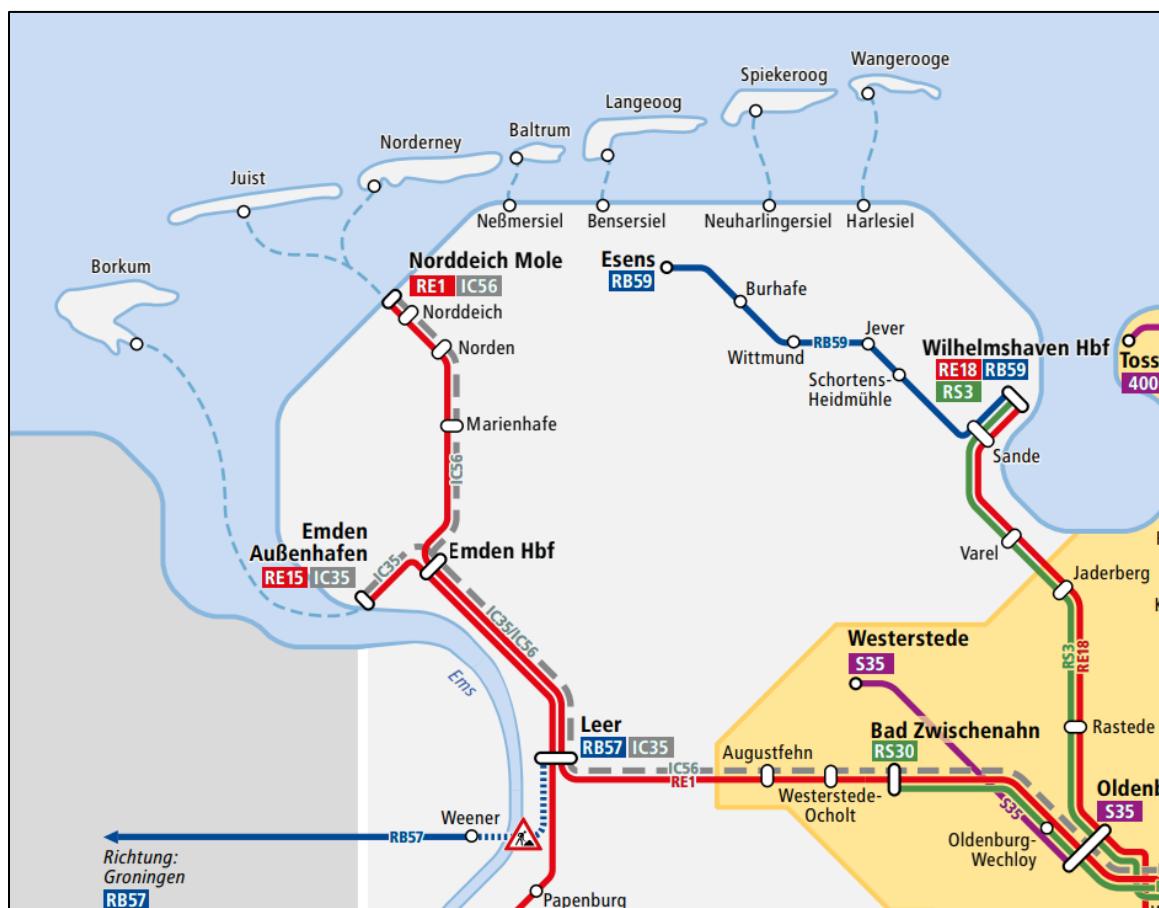


Abbildung 12: Schienennetz in der Verkehrsregion Ems-Jade (Stand 2023) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNGV)

In Wilhelmshaven gibt es mit dem Bahnhof Wilhelmshaven nur einen Halt für den SPNV im Stadtgebiet. Über diesen ist Wilhelmshaven an die Linien RE 18, RB 59 und RS 3 angebunden. Alle Linien werden derzeit von der NordWestBahn GmbH betrieben, die ihren Hauptsitz in Osnabrück hat. Ein direkter Fernverkehrsanschluss besteht nicht. Fernverkehrszüge können in Oldenburg erreicht werden.

Die Linien RE 18 und RS 3 verkehren von Wilhelmshaven in Richtung Oldenburg. Der RE 18 verkehrt von dort weiter nach Osnabrück, während die RS 3 zum Hauptbahnhof in Bremen fährt. Beide Linien verkehren im Stundentakt, wodurch sich für die Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg montags bis freitags etwa halbstündige Reisemöglichkeiten ergeben. Am Wochenende verkehrt weitestgehend nur der RE 18.

Die RB 59 dient als Verbindung zwischen den Landkreisen Friesland und Wittmund sowie dem Oberzentrum Wilhelmshaven. Sie wird ebenfalls stündlich bedient und bietet in Sande eine Umsteigemöglichkeit zur RE 18 in Richtung Oldenburg.

Bereits ab Fahrplanwechsel 2025/26 soll laut SPNV-Konzept 2030+ der RE 1 nach einer Flügelung in Oldenburg im zweistündigen Takt nach Wilhelmshaven fahren. Dabei war vorgesehen, Fahrten der RE 18 zu ersetzen, um einen durchgehenden Stundentakt zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg sicherzustellen und gleichzeitig umsteigefreie Verbindungen nach Osnabrück und Bremen zu schaffen.

Der Bahnhof Wilhelmshaven entspricht bereits modernen Standards im Bereich der Barrierefreiheit. Die Bahnsteige und Zugangswege sind mit neuen Bodenbelägen ausgestattet, einschließlich taktiler Leitelemente, und über Rampen vollständig barrierefrei zugänglich. Ein barrierefreier Umstieg zu den Wilhelmshavener Buslinien ist möglich.

Zusätzlich verfügt der Bahnhof über Park&Ride (P+R)- und Bike&Ride (B+R)-Plätze, die eine multimodale Verkehrsanbindung fördern.

5.2 Verkehrsangebot im Stadtverkehr

Der straßengebundene ÖPNV in Wilhelmshaven wird in der Regel als Linienverkehr nach § 42 (PBefG) durchgeführt. Der Schülerverkehr innerhalb der Stadt ist größtenteils in den Linienverkehr integriert.

Mit Stand Januar 2025 verkehren in der Stadt Wilhelmshaven sieben Stadtbuslinien, acht Schulbuslinien (Tabelle 7) sowie sieben Regionalbuslinien (Tabelle 8). Insgesamt bedienen somit 22 Buslinien das Stadtgebiet. Das innerstädtische Linienangebot wird in Zeiten schwacher Nachfrage durch flexible Verkehrsangebote vervollständigt.

Der Schwerpunkt des ÖPNV-Netzes in Wilhelmshaven liegt auf dem Stadtverkehr. Ergänzt wird dieses Angebot durch Regionallinien, die die ländlicheren Außenbereiche anbinden.

Stadtbuslinien

Die Stadtbusse zeichnen sich durch eine hohe Taktfolge und ihr dichtes Netz aus, wodurch große Teile der Stadt angebunden werden. Die Regionalbusse dienen nicht nur der Anbindung peripherer Gebiete im Umkreis von Wilhelmshaven, sondern stellen auch eine wichtige Ergänzung zum innerstädtischen Taktverkehr dar.

Linie	Linienweg	Klassifi-zierung	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
1	Hauptbahnhof (ZOB) – Voslapp Süd/Alt Voslapp	Stadtbus	20-min Takt	30-min Takt	30-min Takt
2	Hauptbahnhof (ZOB) – Klini-kum / Jade Hochschule	Stadtbus	20-min Takt	30-min Takt	30-min Takt
3	Hauptbahnhof (ZOB) – Klini-kum Wilhelmshaven / Jade Hochschule	Stadtbus	20-min Takt	30-min Takt	-
4	Hauptbahnhof (ZOB) – Jo-hann-Sebastian-Bach-Straße	Stadtbus	20-min Takt	30-min Takt	30-min Takt
5	1. Kaserne Ebkeriege – 4. Ein-fahrt Wache West	Stadtbus	2 Fahrten-paare	-	-
6	K.-W.-Brücke / Südstrand – Voslapp Süd / JadeWeserPort	Stadtbus	20-min Takt	30-min Takt	30-min Takt
8	Hauptbahnhof (ZOB) – Südstrand	Stadtbus	2h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
S-1	Ebbestr. – Himmelreich – Rüstringer Stadtpark - Mühlenweg	Schul-bus	1 Fahrt	-	-
S-2	Ebbestr. – BBS Friedenstraße - Mitscherlichstraße	Schul-bus	1 Fahrt	-	-
S-3	Am Wiesenhof – Klini-kum/Hochschule – Cold-wei/Himmelreich – Mühlen-weg – Mitscherlichstraße	Schul-bus	1 Fahrt	-	-
S-4	Ebbestr.- Neuengroden – Mühlenweg - Mitscherlich-straße	Schul-bus	1 Fahrt	-	-
S-5	Rüstersiel – Klinikum/Hoch-schule – Rüstringer Stadtpark – Jadeviertel – Klinikum/Hoch-schule – Altengroden - Rüs-tersiel	Schul-bus	1 Fahrt	-	-
S-6	Rüstersiel	Schul-bus	1 Fahrt	-	-
S-7	Mühlenweg – Rüstersieler Stadtpark – Klinikum/Hoch-schule – Altengroden – Voslapp – Ebbestraße	Schul-bus	1 Fahrt	-	-
S-8	Möwenstraße – Klini-kum/Hochschule – Rüstringer Stadtpark – Mühlenweg – Heppens – Bant - ZOB	Schul-bus	1 Fahrt	-	-

Tabelle 7: Stadtbuslinien in Wilhelmshaven mit Linienweg, Klassifizierung und Taktung

Die fünf Hauptlinien des Stadtbusnetzes (Linie 1 bis 4 und 6) erschließen weitgehend die städtisch geprägten Bezirke von Wilhelmshaven. Sie verkehren werktags im 20-Minuten-Takt. Dabei wird nicht zwischen Schul- und Ferientagen unterschieden. Ab etwa 18 Uhr wird auf einen 30-Minuten-Takt verringert. Gegen 20 Uhr wird der Takt auf den Linien 1 und 6 auf eine Fahrt pro Stunde reduziert. Die Linien 2 und 4 werden abends durch ein bedarfsoorientiertes Angebot mit Anrufsammetaxis ersetzt. Die Linie 3 verkehrt nicht nach 20 Uhr. Die Betriebszeiten gehen von etwa 5 Uhr bis 24 Uhr.

Samstag wird auf den Hauptlinien zwischen 9 und 20 Uhr ein durchgehender 30-Minuten-Takt angeboten. Morgens und abends sind die Takte teilweise auf stündliche Angebote reduziert oder werden als Rufbusangebote umgestellt.

Sonntags werden die Hauptlinien, mit Ausnahme der Linie 3, welche nicht verkehrt, im 30-Minuten-Takt bedient. Der Betrieb wird sonntags erst zwischen 8 und 10 Uhr aufgenommen. Beendende ist analog zu Werktagen gegen 24 Uhr.

Zusätzlich zu den fünf Hauptlinien wird das Netz durch zwei Sonderlinien ergänzt. Die Linie 5 ist vollständig auf die Bedürfnisse der Bundeswehr ausgerichtet und bedient die militärischen Standorte sowie Sperrzonen mit zwei Fahrtenpaaren werktäglich, welche auf die Schichtzeiten abgestimmt sind.

Die Linie 8 ist eine touristisch geprägte Linie, die täglich im Zwei-Stunden-Takt verkehrt und Freizeit- sowie Erholungsstandorte am Südhafen erschließt.

Die Konzessionen für den Stadtbusverkehr sind bis zum 31.12.2025 gültig. Betrieben wird der Stadtverkehr aktuell von der Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven mbH (SWV), welche hundertprozentige Tochtergesellschaft der Stadtwerke Wilhelmshaven ist. Diese befindet sich wiederum im gesellschaftsrechtlichen Eigentum der Stadt. Die Stadt Wilhelmshaven als Aufgabenträger für den Stadtverkehr beabsichtigt die SWV durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne des Art. 3 Abs. 1 VO 1370 auf dem Weg der Direktvergabe nach § 108 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) mit der Leistung zu betrauen.

Schülerverkehr

Die meisten Schülerinnen und Schüler nutzen für den Weg zur Schule das Stadtbusangebot. Da dieser jedoch vertaktet ist und so nicht vollständig auf die spezifischen Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet werden kann, bietet Wilhelmshaven ein eigenes Schulbusnetz an. Dieses umfasst acht Schulbuslinien, die jeweils eine Fahrt an Schultagen anbieten (siehe Tabelle 7). Von diesen Linien verkehren sechs zu Schulbeginn und zwei zum Schulschluss. Ergänzt wird der Schülerverkehr durch die Regionalbuslinien (siehe Kapitel 5.3) sowie durch freigestellte Schülerverkehre.

Die Schulbuslinien werden aktuell ebenfalls von der SWV betrieben. Ihre Konzessionen laufen, wie die der Stadtverkehrslinien, bis 31.12.2025. Die Schulverkehrslinien sind als Linienbündel gekennzeichnet. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (nach Art 3 Abs. 1 VO 1370) wird ebenfalls auf dem Wege einer Inhousevergabe (nach § 108 GWB) an die SWB vergeben werden.

Bedarfsverkehre

Zum Beginn des Schuljahres 2025/26 werden zwischen den Ortsteilen Sengwarden, Fedderwarden, Himmelreich/Coldewei, Fedderwardergroden und Voslapp Bedarfsverkehre eingerichtet. Montags bis freitags verkehren vormittags bei Bedarf bis zu zwei Fahrten in Richtung Voslapp und nachmittags bis zu zwei Fahrten in Richtung Sengwarden. An Samstagen wird ein Fahrtenpaar angeboten. Die Abfahrtszeiten sind an die Fahrpläne der Stadtbuslinien angepasst. Der Fahrtwunsch kann bis zu einer Stunde vor Abfahrt telefonisch angemeldet werden.

Erschließung

Die Erschließungsqualität gibt Aufschluss darüber, wie gut das ÖPNV-Netz zu Fuß zu erreichen ist. Dazu bedarf es einer Definition von Einzugsgebieten von Haltestellen. Zur Bewertung der Erschließungsqualität wird Wilhelmshaven in drei Zonen eingeteilt: die Kernzone, die Kernrandzone und die Außenzone. Die Zonen werden wie folgt abgegrenzt:

- Kernzone: innerhalb der Straßenzüge Banter Weg, Bismarckstraße, Gökerstraße, Weserstraße
- Kernrandzone: Stadtteile Heppens, Neuengroden, Rüstersiel, Voslapp, Fedderwardergroden, Altengroden, Aldenburg, Maadebogen, Ebkeriege, Innenhafen, Rüstinger Park, Siebethsburg und Teilen von Bant und Innenstadt außerhalb der Kernzone
- Außenzone: Stadtteile Sengwarden, Fedderwarden, Langewerth, Schaar, Neuende, Voslapper Groden, Jade-Weser-Port, Rüstersieler Groden, Heppenser Groden

Aufgrund der unterschiedlichen Bevölkerungsdichten werden für diese Zonen unterschiedliche Laufreichweiten zu Haltestellen herangezogen.

In der Kernzone gelten alle Bereiche im Umkreis von 300 Metern um eine Haltestelle als erschlossen. Für die Kernrandzone wird ein Umkreis von 400 Metern angesetzt, während in der Außenzone alles im Umkreis von 600 Metern als erschlossen gilt.

Die Erschließungsqualität von Wilhelmshaven kann nach diesen Kriterien insgesamt als gut bewertet werden. Dennoch gibt es Gebiete, die nicht oder nur unzureichend an das Busnetz angegeschlossen sind. Insbesondere im Stadtteil Heppens im Bereich rund um die Berliner Straße nördlich des Mühlenwegs sind viele Einwohner nicht durch den Einzugsbereich einer Haltestelle erschlossen. Ebenso südlich des Kurparks und im Stadtteil Bant zwischen Banter Weg und Banter Kirche sowie im nordwestlichen Bereich des Stadtteils Fedderwardergroden gibt es unerschlossene Bereiche mit hoher Einwohnerdichte. Auch in den peripheren Stadtteilen ist ein Teil der Einwohner nicht durch den ÖPNV erschlossen. Aufgrund der geringen Einwohnerdichte sind hier jedoch weniger Personen betroffen als in den zentralen Stadtteilen.

Die Erschließungsqualität gibt jedoch nur Aufschluss darüber, wie gut der Zugang zum ÖPNV ist. Sie sagt nichts über das erreichbare ÖPNV-Angebot aus. Manche Gebiete wie Rüstersiel werden nur durch Schulbuslinien angebunden. Gebiete am Innenhafen oder Südstrand, welche wegen ihres Kultur- und Freizeitangebotes an Bedeutung gewinnen, sind teilweise erschlossen, jedoch teilweise in einem eher geringen Takt. Einige Außenbezirke werden vom Stadtbusnetz nicht erschlossen. Fedderwarden, Sengwarden und Langewerth werden aktuell nur vom Regionalbusnetz bedient. Zu Beginn des Schuljahres 2025/26 werden zur verbesserten Erreichbarkeit der

Stadtteile Sengwarden und Fedderwarden Bedarfsverkehre in Richtung Voslapp-Süd eingerichtet (vgl. Abschnitt Bedarfsverkehre).

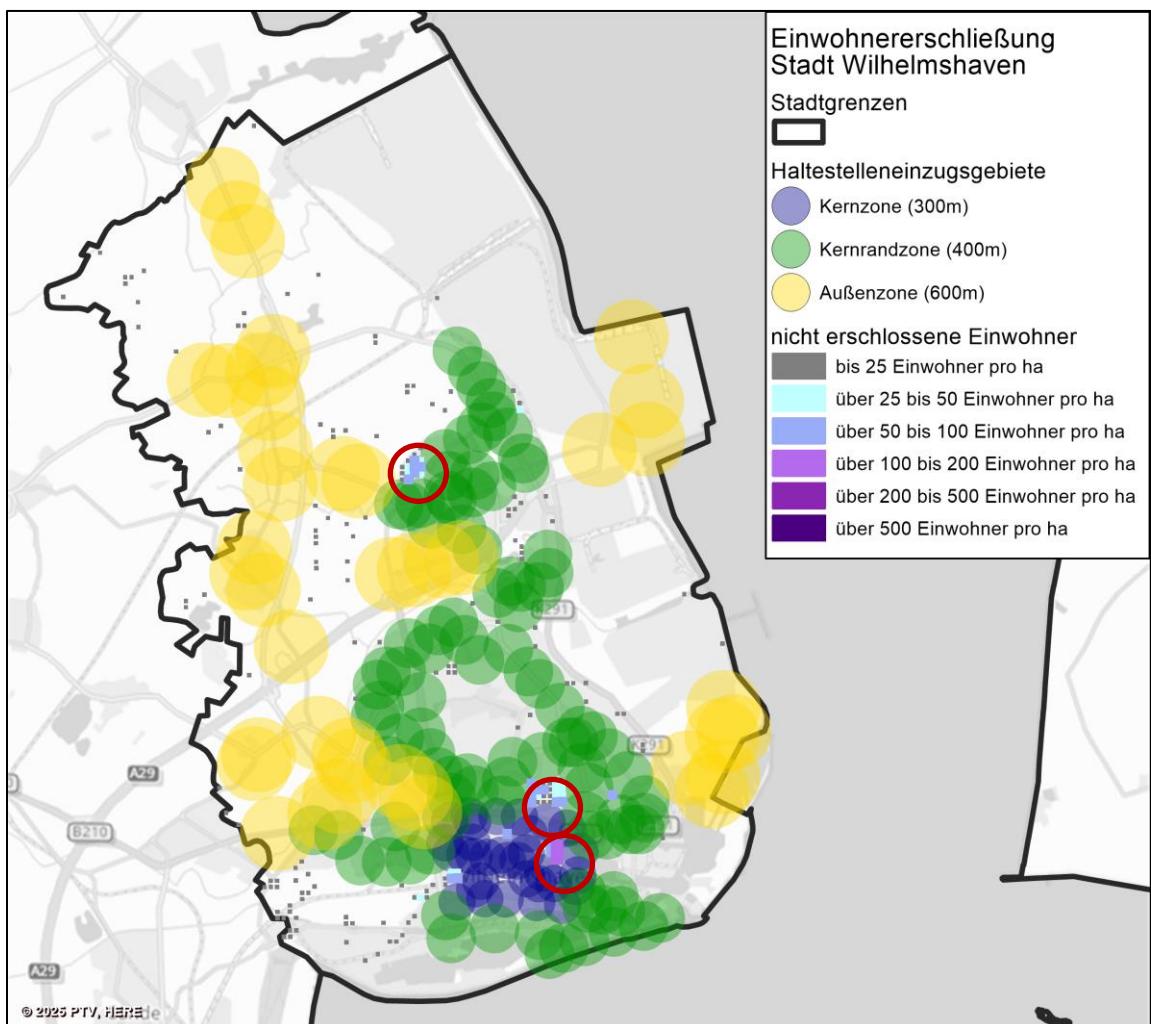


Abbildung 13: Haltestelleneinzugsbereiche und nicht erschlossene Einwohner

Verbindung

Die Verbindungsqualität bewertet das ÖPNV-Angebot auf wichtigen Relationen wie zu Bahnhöfen, touristischen Zielen und Freizeiteinrichtungen. Bewertet werden die Reisezeit und die Umsteigehäufigkeit, welche Auswirkungen auf die Reisezeit hat. Die Erreichbarkeit hat insofern Auswirkungen auf die Verbindungsqualität, als dass durch schlechte Erschließung längere Zu- und Abgangszeiten entstehen bzw. ab einer bestimmten Entfernung das Angebot als nicht in die Bewertung der Verbindung eingeht.

Das Stadtbusnetz konzentriert sich auf die Kern- und die Kernrandzone. Einige der äußeren Stadtteile, wie Sengwarden, Fedderwarden und Langewerth sind nicht durch das Stadtbusnetz erschlossen. Betroffen von der mangelhaften Anbindung auch einige Industriegebiete mit hoher Nachfrage. Stadtteile wie Rüstersiel oder Himmelreich/Coldewei werden vom Stadtbusnetz lediglich tangiert, jedoch nicht vollständig angebunden.

Insgesamt bietet das Stadtbusnetz zwar gute Voraussetzungen für umsteigefreie Direktfahrten, durch die mäandernde Linienführung kommt es jedoch durch die Umwege zu langen Reisezeiten.

5.3 Verkehrsangebot im Regionalverkehr

Der Regionalverkehr ist für Wilhelmshaven von besonderer Bedeutung. Einerseits spielt er eine zentrale Rolle für Einpendelnde (Abbildung 8) sowie Schülerinnen und Schüler, die täglich nach Wilhelmshaven kommen. Andererseits sorgt er für die Anbindung der Stadtaußenzirke und der angrenzenden Landkreise an das Oberzentrum Wilhelmshaven. Einige Außenbezirke von Wilhelmshaven, wie Sengwarden und Fedderwarden, werden aktuell nicht über das Stadtbusnetz an die Kernstadt angebunden. Der Regionalverkehr (siehe Tabelle 8) werden daher als Ergänzung zum SPNV und Stadtbusverkehr betrachtet.

Da bisher keine Abstimmung hinsichtlich der Linienführung und Taktung zwischen Stadt- und Regionalverkehr erfolgt, kommt es insbesondere in der Kern- und Kernrandzone jedoch zu Parallelverkehren. Zudem sind Umstiege zwischen Stadt- und Regionalbus oft mit langen Wartezeiten verbunden.

Linie	Linienweg	Klassifizierung	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
111	Wilhelmshaven – Sande- Friesburg – Wiesmoor	Regionalbus	2h-Takt + Schulverkehr	6 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare
121	Wilhelmshaven – Sengwarden – Hooksiel – Schillig	Regionalbus	1h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
216	Wilhelmshaven – Fedderwardergronden – Sengwarden – Jever	Regionalbus	Schulverkehr (6 Fahrtenpaare)	-	-
219	Wilhelmshaven – Schortens – Jever	Regionalbus	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
222	Wilhelmshaven – Sande	Regionalbus	Schulverkehr (8 Fahrtenpaare)	Rufbus (3 Fahrtenpaare)	-
251	Wilhelmshaven – Sande – Zetel – Bockhorn – Varel	Regionalbus	1h-Takt	2h-Takt	2h-Takt

Tabelle 8: Regionalbuslinien in Wilhelmshaven mit Linienweg, Klassifizierung und Taktung

Im Stadtkern und den Vororten bedienen Regional- und Stadtbusse häufig dieselben Haltestellen, jedoch mit teilweise abweichender Linienführung. Parallel Linienführung von Stadt- und Regionalverkehr sind auf kurzen Abschnitten nicht vermeidbar, um attraktive und direkte Verbindungen zu schaffen. Eine Koordination der Fahrpläne, um ein besseres Angebot oder erleichterte Umstiege zu ermöglichen, besteht bislang nicht.

Die Betriebszeiten und Taktungen der Regionalbuslinien sind stark unterschiedlich: Die ersten Fahrten beginnen in der Regel zwischen 5 und 6 Uhr, während das Betriebsende je nach Linie

zwischen 16 und 22 Uhr liegt. Teilweise wird eine spätere Bedienung durch Rufbusangebote sichergestellt.

Die Anzahl der Fahrten variiert ebenfalls je nach Linie. Eine regelmäßige stündliche Taktung besteht auf den Linien 121, 219 und 251. Auf der Linie 111 wird ein teilweise verdichteter 2h-Takt mit leichten Abweichungen angeboten. Dennoch stellen die Bedürfnisse des Schülerverkehrs einen zentralen Faktor in der Angebotsplanung dar. Unterschiede im Angebot zwischen Schul- und Ferientagen äußern sich häufig in veränderten Haltestellenfolgen, sowie durch zusätzliche Fahrten an Schultagen. Während der Ferien besteht ein teilweise sehr eingeschränktes Fahrplanangebot.

Auch am Wochenende ist das Angebot gegenüber Werktagen teils stark reduziert. An Samstagen wird der Takt auf den Linien 121 und 251 auf einen 2h-Takt reduziert. Auf der Linie 222 besteht lediglich ein Rufbusangebot. Die Linie 216 verkehrt am Wochenende nicht.

An Sonntagen wird ein Zweistundentakt auf den Linien 121, 219 und 251 angeboten, während die Linie 111 mit vier Fahrtenpaaren verkehrt. Die Linien 216 und 222 verkehren sonntags nicht.

Aufgrund der eingeschränkten Betriebszeiten und Taktungen bleibt die Attraktivität der Regionalbusse als Alternative zum Individualverkehr außerhalb der schulrelevanten Zeiten gering.

Die Konzessionen der nach Wilhelmshaven einbrechenden Linien liegen aktuell bei drei Busunternehmern (vgl. Anlage 4). Die Konzessionen enden zwischen Juni 2027 und August 2034.

5.4 Weitere ÖPNV-Angebote

Anruf-Sammeltaxi

Auf den Stadtverkehrslinien 2 und 4 wird in der Schwachverkehrszeit (täglich ab 20 Uhr) das Angebot auf nachfragebasierte Anruf-Sammeltaxis umgestellt. Die Fahrten haben eine Linienroute und einen Fahrplan, verkehren jedoch nur nach vorheriger Anmeldung. Diese muss mindestens 30 Minuten vor Abfahrtszeit telefonisch erfolgen. Das Angebot ist in das Tarifsystem integriert. Es wird lediglich ein Komfortzuschlag von 1,00 € erhoben.

Carsharing

In Wilhelmshaven gibt es einen privatwirtschaftlichen Anbieter von stationsbasiertem Carsharing. Das bedeutet, dass die Rückgabe des Fahrzeugs an derselben Station wie die Ausleihe erfolgen muss. An sieben Standorten innerhalb der Stadt werden verschiedene Fahrzeugtypen bereitgestellt, die sich an zentralen Punkten wie dem Rathaus, dem Klinikum/Hochschule und dem Bahnhof befinden.

Das Angebot richtet sich gezielt an Nutzer des ÖPNV, die gelegentlich auf ein Auto angewiesen sind. Abonnenten der Stadtwerke Wilhelmshaven und Inhaber des Deutschlandtickets profitieren dabei von Rabatten auf die Anmeldegebühr. Wilhelmshaven verfolgt mit diesem Angebot das Ziel, Carsharing als Ergänzung zum ÖPNV zu etablieren, anstatt es in Konkurrenz zu setzen.

5.5 Fahrzeugbestand

Im Jahr 2024 waren bei den Wilhelmshavener Stadtwerken insgesamt 29 Busse in Betrieb. Davon waren 16 Standardlinienbusse und 13 Gelenkbusse. Alle Fahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge und verfügen über eine barrierefreie Zustiegsmöglichkeit. Die Busflotte erfüllt die europäischen Abgasnormen.

Mit einer sehr modernen Busflotte möchte die Stadt Wilhelmshaven einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für ihre Fahrgäste gewährleisten. Die Fahrzeuge werden kontinuierlich modernisiert oder ausgetauscht, um die aktuellen Standards für Fahrgastkomfort und Barrierefreiheit zu erfüllen. Das Durchschnittsalter (Stand 2024) beträgt 7,66 Jahre.

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.

5.6 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 (vgl. Kapitel 2.2.2 und Anlage 2).

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt über insgesamt 173 Haltestellen, mit insgesamt 319 Haltepositionen.

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.

In Wilhelmshaven sind 138 Haltestellen an allen Steigen mit der entsprechenden Bordhöhe und taktilen Bodenelementen ausgestattet. Über die Zuwegung konnte keine Aussage getroffen werden. Weitere 22 Haltestellen gelten als teilweise barrierefrei.

Die Verbesserung der Haltestellenqualität in Bezug auf Barrierefreiheit und andere Ausstattungsmerkmale kann aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel sowie der verfügbaren Bau- und Ingenieursdienstleistungen nur schrittweise umgesetzt werden. Daher wird das Haltestellenkonzept im Rahmen laufender und zukünftiger Planungen, etwa bei Sanierungen oder Neubauten, angewendet (vgl. Kapitel 2.2.2 und Anlage 2). Die Stadt Wilhelmshaven hat anhand der verkehrlichen Wichtigkeit und Mängeln in der Ausstattung und baulichen Gestaltung alle Haltepositionen gewichtet. Anhand dieser Wichtung wurde die Ausbaupriorität festgelegt. Ziel der letzten Jahre war es jährlich 16 Haltepositionen auszubauen. Die Verbesserung der Barrierefreiheit kommt dabei nicht nur Menschen mit Einschränkungen zugute, sondern unterstützt auch die Bedürfnisse einer älter werdenden Bevölkerung. Ab 2026 muss die Zahl der jährlich ausgebauten Haltestellen aufgrund von Personalmangel auf acht reduziert werden.

Verknüpfungspunkte Bus – Bahn

Die Haltestelle Bahnhof/ZOB spielt eine zentrale Rolle für den Umstieg zwischen dem SPNV und den Bussen des Stadtbusverkehrs sowie des Regionalverkehrs. Allerdings sind die Fahrpläne der Busse nicht auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt.

Der Bahnhof Wilhelmshaven ist als Endpunkt der Linien RE 18 und RB 59 kein Taktknoten. Die Fahrten der Linien RS 3 und RB 59 kommen etwas vor der vollen Stunde in Wilhelmshaven an und fahren kurz nach der vollen Stunde ab. Die Abfahrten und Ankünfte der Linie RE 18 hingegen sind dazu etwa 30 Minuten versetzt. Es ist also kaum möglich auf alle Ankünfte und Anfahrten des SPNV einen optimierten Busanschluss anzubieten.

Während dies für die Stadtbusse, die mit Ausnahme der Linien 5 und 8 im 20-Minuten-Takt verkehren, weniger problematisch ist, können bei den stündlichen verkehrenden Regionalbussen längere Wartezeiten entstehen. Die vertakteten Regionalverkehrsangebote kommen kurz vor der halben Stunde in Wilhelmshaven an und fahren zur Minute 30 wieder ab. Sie bieten somit kurze Umsteigezeiten zum RE 18 in/aus Richtung Oldenburg.

Verknüpfungspunkte Bus-Bus

In Wilhelmshaven befinden sich mehrere Haltestellen, die als Umstiegsknoten zwischen verschiedenen Linien des Stadt- und Regionalverkehrs dienen. Als zentrale Umstiegshaltestellen gelten der Bahnhof/ZOB und die Haltestelle Klinikum/Jade-Hochschule.

Am Bahnhof halten alle Stadtbuslinien mit Ausnahme der Linie 5. Es existiert jedoch kein Rendezvouskonzept, bei dem durch gleichzeitiges Eintreffen und Aufenthaltszeiten aller Linien umsteige in allen Relationen optimiert werden.

Die Haltestelle Klinikum/Jade-Hochschule ist nach dem Bahnhof der wichtigste Umstiegspunkt im Stadtverkehr. Die Linien 2 und 3 starten bzw. enden hier und sind zeitlich so abgestimmt, dass sie mit den Linien 4 und 6 verknüpft sind, um einen reibungslosen Umstieg zu ermöglichen.

Die Haltestelle Johann-Sebastian-Bach-Straße wird von den Linien 1 und 4 bedient. Die Linie 4 startet bzw. endet hier und dient als Zubringer für die Linie 1 in die nördlichen Stadtteile. Umgekehrt wird an der Haltestelle der Umstieg aus den nördlichen Stadtteilen in Richtung Klinik oder Hochschule ermöglicht.

Der Bismarckplatz wird von den Linien 1, 2 und 5 angefahren. Umsteigemöglichkeiten bestehen von der Linie 5 in Richtung ZOB und Klinikum. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linien 1 und 2 sind aufeinander abgestimmt.

An der Haltestelle Posener Straße kreuzen sich die Linien 1 und 6. Aufgrund unterschiedlicher Ankunfts- und Abfahrtszeiten ergeben sich hier unterschiedlich lange Wartezeiten beim Umstieg.

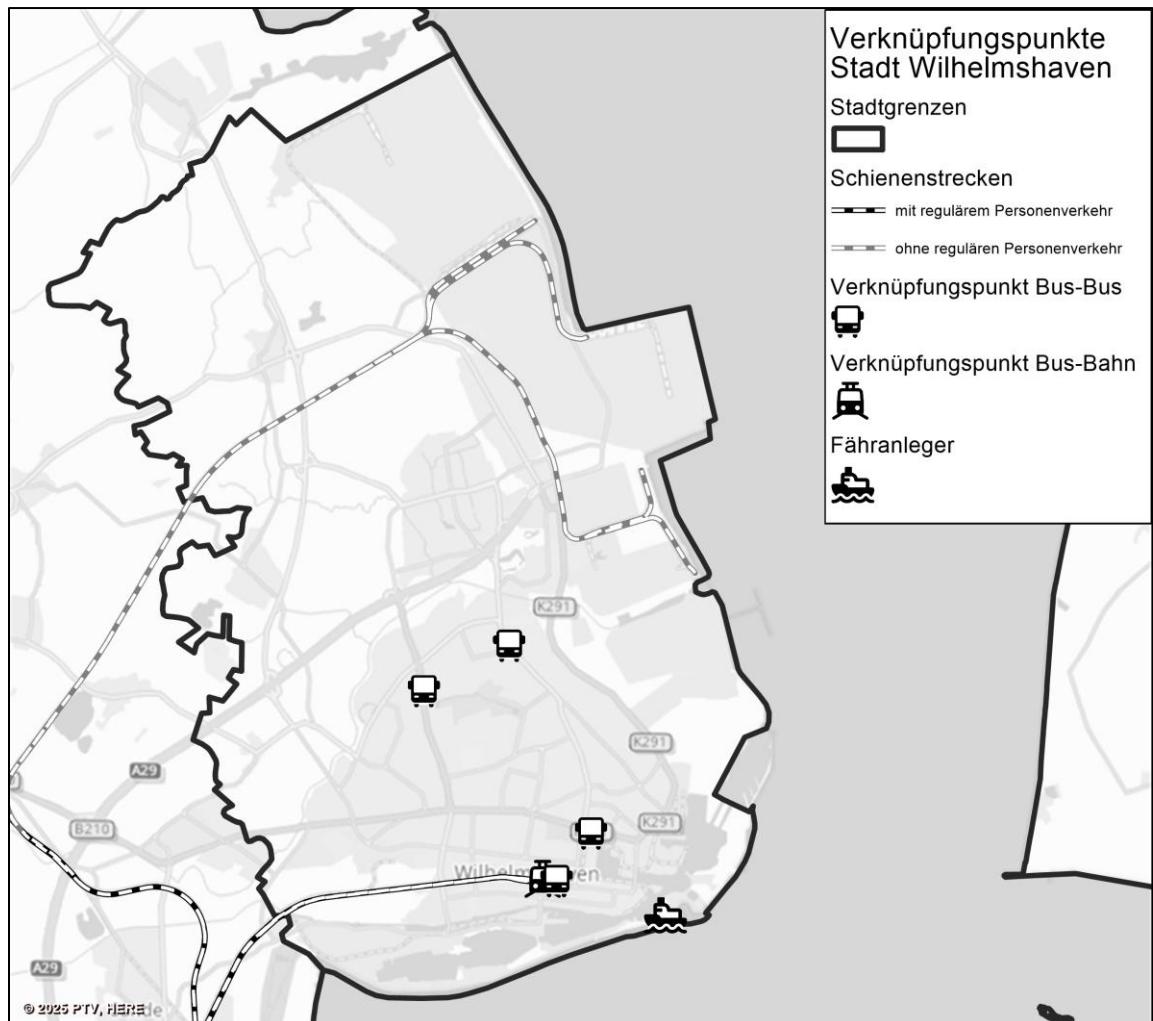


Abbildung 14: Verknüpfungspunkte in Wilhelmshaven

Verknüpfungspunkte zu Fähren

Der Hafenanleger am Südstrand dient als Passagierhafen sowohl für Verbindungen zur Insel Helgoland als auch nach Eckwarderhörne. Der Fähranleger wird ausschließlich von der Linie 8

bedient, die täglich im 2h-Takt verkehrt. Während die Abfahrtszeiten der Buslinie an die Fährabfahrten angepasst sind, bestehen keine entsprechenden Verknüpfungen zu den Ankunftszeiten der Fähren.

5.7 Information und Service

Wie bereits im Allgemeinen Teil des Nahverkehrsplanes beschrieben wurde (siehe Kapitel 2.2.3) gibt es in den Landkreisen und Städten der Verkehrsregion Ems-Jade mehrere 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 in Wilhelmshaven befindet sich an der Haltestelle Bahnhof/ZOB und ist werktags von 8:30 bis 15:30 Uhr geöffnet. Freitags endet die Öffnungszeit bereits um 12:30 Uhr.

Zusätzlich stehen Informationsstellen am Betriebshof Maadebrücke sowie in der Luisenstraße 1 am Hafen zur Verfügung.

Eine Verbindungsauskunft gibt es auf der Website der Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft. Dort sind auch Informationen zu Fahrplänen und Linienrouten, sowie zu Tarifen und weiteren Services Abrufbar.

Echtzeitinformationen können über Apps auf mobilen Geräten abgerufen werden und sind über den interaktiven Liniennetzplan abrufbar. Zudem werden momentan in Wilhelmshaven an ausgewählten Umsteigehaltestellen digitale Fahrgastinformationssysteme (DFI) installiert, welche ebenfalls über Echtzeitabfahrten informieren. Folgende Haltestellen befinden sich in der Ausrüstung mit DFI:

- Hauptbahnhof (ZOB)
- Bismarckplatz
- Johann-Sebastian-Bach-Straße
- Rathaus
- Klinikum Wilhelmshaven / Jade Hochschule
- Voslapp-Süd

Zudem sollen auf dem Gelände der Deutschen Bahn am Bahnhof, in der Eingangshalle des Klinikums und in der Jade Hochschule Abfahrtsanzeiger installiert werden. Die Abstimmungen mit den zuständigen Stellen laufen.

5.8 Tarif

Seit dem 1. Januar 2017 besteht im Verkehrsverbund Ems-Jade ein Zonentarif (vgl. Kapitel 2.2.1). Die Stadt Wilhelmshaven bildet eine Tarifzone. Eine Einzelfahrkarte kostet 2,90 € und kann 90 Minuten genutzt werden. Für Fahrten innerhalb Wilhelmshavens gilt auch in den Regionalbussen der Stadtbustarif. Für Wilhelmshaven gibt es einige abweichende Regelungen. Zusätzlich zum Fahrkartensortiment des VEJ werden für den Stadtverkehr Wilhelmshaven auch Kurzstreckenkarten, 4er-Karten, 24-Stunden-Karten und 9-Uhr-Monatskarten angeboten. Tagesrückfahrkarten und Wochenkarten hingegen gibt es für den Stadtverkehr Wilhelmshaven nicht.

Der Fahrkartenverkauf in Wilhelmshaven wird durch den Fahrerverkauf sichergestellt. Für bestimmte Tickets, insbesondere Abonnements, ist jedoch der Besuch eines Infopoints oder der Mobilitätszentrale erforderlich.

5.9 Finanzierung

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

In Wilhelmshaven werden alle ÖPNV-Leistungen im Stadtverkehr durch die Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH gemeinwirtschaftlich erbracht.

Für Wilhelmshaven standen 2024 die in der folgenden Tabelle aufgelisteten Mittel zur Finanzierung des Nahverkehrs zur Verfügung:

Finanzmittel des ÖPNV im Jahr 2024	Fördermittelhöhe
Zuwendungen nach §7 Abs. 4 NNVG	135.000,00 €
Zuwendungen nach §7 Abs. 5 NNVG	---
Zuwendungen nach §7a NNVG	638.325,00 €
Zuwendungen nach §7b NNVG	279.631,00 €
Erhaltene Ausgleichszahlungen für Kreisüberschreitende Verkehre	---
Weitere Förderungen	---
Finanzmittel ÖPNV gesamt	1.052.956,00 €

Tabelle 9: Finanzmittel des ÖPNV in Wilhelmshaven im Jahr 2024

5.10 Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2019-2024

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

Nr.	Maßnahme	Erläuterung	Status
1	Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen	Sanierung von 16 Haltestellen pro Jahr	teilweise umgesetzt
2	Herstellung der Barrierefreiheit bei Fahrzeugen	Einsatz ausschließlich barrierefreier Fahrzeuge (Abstellplätze für Rollstühle, farbliche Kennzeichnung von Stufen und Haltegriffen, große Schriften und starke Kontraste)	vollständig umgesetzt
3	Einhaltung Fahrplanzeiten	mindestens 95 Prozent der Fahrten sollen pünktlich verkehren	vollständig umgesetzt
4	Ausrüstung der Haltestellen mit Merkmalen entsprechend ihren Klasse	Ausstattungsmerkmale von Umstiegshaltestellen/Knoten und übrigen Haltestellen im Stadtgebiet siehe Tabelle 14 des Nahverkehrsplans	für sanierte Haltestellen vollständig umgesetzt
5	Einhaltung der festgelegten Mindeststandards für Fahrzeuge	Sauberkeit Außen- und Innenraum Verzicht auf Werbefolien im Fensterbereich Anzeige sowie akustische Ansage von Haltestellen Linienetzplan im Bereich des Kinderwagenplatzes maximales Fahrzeugalter: 12 Jahre, maximales Durchschnittsalter der Flotte: 6 Jahre	vollständig umgesetzt
6	Weiterentwicklung des Kundeninformationssystems	Beachtung der Grundsätze Aktualität, Echtzeit, Konsistenz, Verfügbarkeit, Verständlichkeit/Erkennbarkeit, Störung/Ersatzverkehre	vollständig umgesetzt
7	Anforderungen an das Personal		vollständig umgesetzt
8	Einhaltung von Umweltstandards	Prüfung des Einsatzes von Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben Reduktion des Energieverbrauchs durch Fahrerschulungen, Einbau von Kraftstoff-Verbrauchsanzeigen, Verwendung von Leichtlaufölen, Verwendung von rollwiderstandsarmen Reifen mit adäquatem Reifendruck, Verwendung von klimaverträglichen Kühlmitteln in Klimaanlagen Minimierung des Leerfahrtanteils durch Umlaufoptimierung	vollständig umgesetzt
9	Beschwerdemanagement	Rückmeldung bei Kundenbeschwerden spätestens 2 Tage nach Eingang	vollständig umgesetzt
10	Verbesserung Erschließungsqualität	Jade-Weser-Port: Verlängerung der Linie 6 bis ins Hafengelände mit 3 neuen Haltestellen; Bedienung zu schichtrelevanten Zeiten Rüstersiel: Verlängerung der Linie 4 bis Voslapp-Süd inkl. Neuordnung des ruhenden Verkehrs Himmelreich-Coldewei: Einrichtung von Verknüpfungspunkten ÖPNV – Radverkehr	teilweise umgesetzt (Rüstersiel ausstehend)

Nr.	Maßnahme	Erläuterung	Status
		Wilhelmshaven Süd/Banter See/Südstrand: alternative Linienführung der Linie 8	
11	Verbesserung Bedienungsqualität	Differenzierung der Fahrtenhäufigkeit anhand der Nachfrageverteilung -> Prüfung und ggf. Anpassung der Takt systematik Aufwertung der Linien 1 und 6 auf 15-Minuten-Takt Überprüfung der Auslastungen auf den Linienabschnitten der Linien 2 und 4 Prüfung der Linienführung und des Fahrplanangebotes des Linie 3 Ausbau der Linie 8 auf 60-Minuten-Takt	teilweise umgesetzt (keine Anpassungen im Angebot)
12	Stadt-Umland-Konzept	Abstimmung von Stadt- und Regionalverkehr auf den Achsen: Friedrich-Paffrath-Straße zwischen Klinikum/Jade Hochschule und Innenstadt/Bahnhof sowie Bismarckstraße zwischen Europaviertel und Innenstadt/Bahnhof	vollständig umgesetzt
13	Weiterentwicklung des Tarifs	Steigerung der Fahrgastzahlen sowie der Erlöse mit dem Ziel der Stammkundenbindung und Neukundengewinnung Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Einzeltickets von 60 auf 90 Minuten	vollständig umgesetzt
14	Weiterentwicklung des Schülerverkehrs	Integration von Schülerverkehrsfahrten in den Linien- und Taktverkehr Entzerrung von Nachfragespitzen durch Anpassung von Schulanfangs- und -endzeiten	teilweise umgesetzt

Tabelle 10: Übersicht über die Umgesetzten Maßnahmen und Ziele des Nahverkehrsplans 2019-2024

6 Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV

6.1 Grundsätzliche Ziele

Der Nahverkehrsplan stellt die Rahmenplanung des ÖPNV der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven 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.

Der ÖPNV befindet sich aktuell im Wandel. Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ändern sich. Durch ein gesteigertes Umweltbewusstsein wird der Wunsch nach guten Alternativen zum eigenen Pkw stärker. Hinzu kommt der demografische Wandel. Mit steigendem Anteil älterer Menschen steigt auch das Bedürfnis nach barrierefreien und einfach nutzbaren Mobilitätsangeboten. Auch Fortschritte in der Digitalisierung und Automatisierung haben Einfluss auf die Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs.

Um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden und sich an geänderte Rahmenbedingungen anpassen zu können, ist eine langfristige Strategie erforderlich, die sich an den Anforderungen der Menschen orientiert und klare Ziele zur Erfüllung dieser definiert.

Zielkonzept

Ziel der Stadt Wilhelmshaven ist es, ein zukunftsfähiges und modernes ÖPNV-Angebot zu schaffen. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV soll erhöht werden und so ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden. Gleichzeitig können durch eine Senkung des Kfz-Verkehrs Unfälle, Schadstoffemissionen und Lärmbelastungen reduziert werden.

Zentrale und wichtige Orte in der Stadt mit ihren Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sind für alle Teile der Bevölkerung essenziell und sollen daher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln häufig, schnell und bequem erreichbar und miteinander verbunden sein. Wichtige Orte sind unter anderem Bevölkerungsschwerpunkte, Standorte von Gewerbe und Industrie, Tourismus, Schulstandorte und öffentliche Einrichtungen. Auch über die Stadtgrenzen hinaus, in den benachbarten Landkreisen, sollen wichtige Standorte angebunden werden.

Durch das Zielkonzept soll einem möglichst großen Teil der Bevölkerung ein gutes ÖPNV-Angebot zugänglich gemacht werden. Dabei ist auf die Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen zu achten. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel ist jedoch eine räumliche Differenzierung des Angebotes notwendig. Insbesondere die Schülerbeförderung ist jedoch unter allen Umständen sicherzustellen, eine starke Integration in den vertakteten Linienverkehr wird jedoch angestrebt, um zur Verfügung stehende Ressourcen effizient zu nutzen.

Auch zwischen Bus- und Bahnverkehr sollen durch starke Vernetzung Synergien entstehen und so unter Nutzung der verfügbaren Ressourcen das Fahrgastpotenzial besser ausgeschöpft werden.

Barrierefreie Mobilität

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

Im Stadtverkehr Wilhelmshaven sollen ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Ausnahmen können nur unter vorheriger Absprache mit dem Aufgabenträger auf einzelnen Fahrten gewährt werden. Barrierefreie Fahrzeuge müssen zudem folgende Eigenschaften aufweisen:

- ausreichend große Sondernutzungsfläche für Rollstuhlnutzer (mind. 2), Personen mit Kinderwagen oder Rollator, die über eine Rampe zugänglich ist
- ausreichende Anzahl Haltewunschtaster
- kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnenraums (insbesondere sicherheitsrelevante Elemente wie Haltegriffe und -standen sowie Türen und Bodenschwellen)
- optische und akustische Information über die nachfolgenden Haltestellen

Auf den vollständig barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Wilhelmshaven wird hingearbeitet. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel der Stadt kann der barrierefreie Ausbau der Haltestellen nur schrittweise vorgenommen werden. Bis 2026 sollen jährlich 16 Haltestellen umgebaut werden. Ab 2026 muss die Zahl aufgrund fehlender finanzieller Mittel und Personalmangels auf acht Haltestellen pro Jahr reduziert werden. Der vollständige barrierefreie Ausbau aller Haltestellen ist für 2035 geplant.

6.2 Linienbündelungskonzept

Das Linienbündel des ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven umfasst die Stadtbuslinien 1 bis 8 sowie die Schulbuslinien S1 bis S8. Diese Zuordnung soll auch weiterhin beibehalten werden.

Durch die Linienbündelung wird die Effizienz durch Effekte in der Umlauf- und Dienstplanung sowie beim Fahrzeugeinsatz gesteigert, wodurch der Betrieb wirtschaftlicher durchführbar ist.

6.3 Ziele Verkehrsangebot

Der Stadtverkehr fährt, mit Ausnahme der Linien 5 und 8, im 20-Minuten-Takt, unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage auf den jeweiligen Linien. Auf Basis von Nachfragedaten und unter Berücksichtigung zusätzlicher Fahrgastpotenziale, insbesondere im Freizeit- und Nachtverkehr, sollen die bestehenden Taktstrukturen geprüft werden. Bei Bedarf sind Taktzeiten anzupassen. Dies soll die Kundenorientierung des ÖPNV weiter in den Fokus rücken und den effizienten Einsatz der vorhandenen Ressourcen verbessern.

Die Betriebszeiten der Stadtverkehre sollen mit den Betriebszeiten der Regionalzüge synchronisiert werden. Insbesondere in Tagesrandlage sollen Zu- und Abbringer zum SPNV einrichtet werden. Montags bis freitags ist zur ersten Abfahrt des Regionalverkehrs am Hauptbahnhof ein Zu- bringer bereitzustellen sowie ein Abbringer vom letzten ankommenden Regionalzug. Eine Ausgestaltung als AST-Verkehr ist unter Berücksichtigung der erwarteten Nachfrage sowie der finanziellen und betriebswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit möglich. An Wochenend- und Feiertagen sollen Zu- und Abbringer zur ersten bzw. letzten Fahrt eingerichtet werden. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Stadtbusse sollen am Hauptbahnhof/ZOB auf den SPNV abgestimmt werden, sodass möglichst kurze Wartezeiten entstehen. Eine angemessene Mindestübergangszeit ist dabei zu berücksichtigen.

Zur Verbesserung der Erschließung sind Änderungen der Linienrouten zu prüfen. Grundsätzlich soll die bestehende Struktur des Stadtbusnetzes jedoch bestehen bleiben. Handlungsbedarf besteht im Stadtteil Rüstersiel. Dieser wird derzeit lediglich einmal täglich durch das Schulbusnetz angebunden. Im Bereich der Flutstraße gibt es ein Gewerbegebiet mit Einkaufsmöglichkeiten, welches nur teilweise durch den Stadtverkehr erschlossen wird. Um die Erschließung zu verbessern, bietet sich eine Verlängerung der Linie 4 ab Johann-Sebastian-Bach-Straße über Rüstersieler Straße, Waagestraße und Flutstraße nach Voslapp-Süd an. Um die ungehinderte Durchfahrt mit Linienbussen zu gewährleisten wäre an einzelnen Stellen eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs notwendig.

Auch der Stadtteil Himmelreich-Coldewei ist im Stadtverkehr nicht vollständig erschlossen. Viele Straßen sind für Standardlinienbusse jedoch nicht befahrbar, eine Verbesserung ließe sich nur mit erheblichem Mehraufwand im Linienverkehr erzielen. Aus diesem Grund soll in diesem Bereich der Einsatz alternativer Betriebsformen geprüft werden. Eine Ausweitung des Rufbusangebotes, welches zum Schuljahresbeginn 2025/26 eingeführt wird (vgl. Kapitel 5.2), auf die noch nicht erschlossenen Bereiche des Stadtteils (vgl. Abbildung 13) ist zu prüfen.

Um den Nutzen des Regionalbusverkehrs stärker auszuschöpfen, ist eine bessere Abstimmung mit dem städtischen Bussystem erforderlich. Ziel ist eine engere Abstimmung und Verzahnung der beiden Verkehrsträger, um Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu steigern. Durch versetzte Abfahrtszeiten kann das Angebot verbessert werden, ohne dass zusätzliche Kosten entstehen. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Friesland sollen im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans Lösungen gefunden werden.

Um die hohe Nachfrage im Schülerverkehr besser zu verteilen, sollen die Schulzeiten stärker ge staffelt werden. Dies würde es ermöglichen, die Schülerbeförderung über einen längeren Zeitraum mit weniger Bussen abzuwickeln und dadurch einen wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz zu gewährleisten. Zudem soll der Schülerverkehr bestmöglich in den Taktverkehr integriert werden.

Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV kann nur gewährleistet werden, wenn die geplanten Fahrten stattfinden und pünktlich verkehren. Da der Busverkehr im öffentlichen Straßenraum verkehrt, sind Störungen und Behinderungen jedoch nicht vollständig zu vermeiden. Ziel ist es, dass 95 Prozent der Fahrten im Stadtbusverkehr pünktlich sind. Als pünktlich gelten alle Fahrten, welche weniger als eine Minute vor der geplanten Abfahrt und bis zu maximal drei Minuten nach der geplanten Abfahrt verkehren.

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.

Neben den Fahrkartenangebot der Verkehrsregion Ems-Jade gibt es im Gebiet von Wilhelmshaven zusätzliche Angebote wie das Jade-Monatsticket, mit dem die Busse der Stadtwerke innerhalb des Stadtgebiets genutzt werden können.

In Wilhelmshaven können Fahrkarten direkt im Bus beim Fahrer gekauft werden. Künftig soll dies auch bargeldlos möglich sein. Zudem soll ein digitaler Vertriebsweg eingerichtet werden.

6.5 Ziele Infrastruktur

Haltestellen

Haltestellen sind ein Aushängeschild für den ÖPNV. Neben der Barrierefreiheit (Anforderungen siehe Kapitel 6.1) setzt sich die Stadt auch für die Steigerung der Aufenthaltsqualität, ein einheitliches Erscheinungsbild der Haltestellen und verbesserte Bereitstellung von Informationen zum Angebot und Orientierungshilfen ein.

Die Haltestellenausstattung und das Informationsangebot richten sich nach der Bedeutung der Haltestelle im Netz. Da an wichtigen Knotenpunkten und Umsteigehaltestellen das Fahrgastaufkommen höher ist und durch Umsteigevorgänge Wartezeiten entstehen, soll die Aufenthaltsqualität hier besonders hoch sein. In folgender Tabelle sind die Ausstattungsmerkmale unterteilt nach Knotenpunkten und sonstigen Haltestellen im Stadtgebiet aufgeführt.

Ausstattungsmerkmal	Knotenpunkt/ Umsteigehaltestelle	übrige Haltestellen im Stadtgebiet
Haltestellschild (StVO Zeichen 224) mit Haltestellennamen mit Kennzeichnung verkehrender Linien und deren Ziel, Verbund, Verkehrsunternehmen	erforderlich	erforderlich
Fahrplanaushang	erforderlich	erforderlich
Ausschilderung der Haltestelle / Wegweiser zur Haltestelle	erforderlich	erforderlich
Hochbord aus Formstein und Buskapstein	erforderlich	erforderlich
barrierefreie Zuwegung	erforderlich	erforderlich
Hauptinformation im Zwei-Sinne-System	erforderlich	erwünscht
taktiles Leitsystem	erforderlich	erwünscht
Sitzgelegenheit	erforderlich	erwünscht
Witterungsschutz	erforderlich	erwünscht
Fahrradabstellanlagen	erforderlich	erwünscht

Ausstattungsmerkmal	Knotenpunkt/ Umsteigehaltestelle	übrige Haltestellen im Stadtgebiet
Tarifinformation	erforderlich	erwünscht
Liniennetzplan	erforderlich	erwünscht
Umgebungsplan	erforderlich	erwünscht
Sonstige Informationen (Hinweis auf Vorverkaufsstellen, WC, ...)	erforderlich	erwünscht
Mindesttiefe der Aufstellfläche 3 Meter	erforderlich	erwünscht
2,5 Meter Standardbreite der Aufstellfläche und Durchgangsbreite 1,5 Meter	erforderlich	erwünscht
Hindernisfreie Flächen 2,5 Meter x 2,5 Meter und an der hinteren Bustür 2 x 2 Meter	erforderlich	erwünscht

Tabelle 11: Qualitätsstandards Ausstattungsmerkmale Haltestellen

Die Haltestellen als Aushängeschild des ÖPNV sind stets in einem saubereren und einwandfreien Zustand sein. Graffiti und Schäden sind umgehend zu beseitigen.

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge, die den ÖPNV der Stadt Wilhelmshaven sicherstellen, sollen höchste Standards in den Bereichen Barrierefreiheit, Fahrgastkomfort, Fahrgastinformation, Umweltschutz und technischer Systeme erfüllen. Gesetzliche Vorgaben (z. B. Emissionsstandards, Assistenzsysteme, ...) sind zwingend einzuhalten. Die Fahrzeuge sind stets in einem technisch einwandfreien, sicheren und gepflegten Zustand zu halten. Schäden und Graffiti sind umgehend zu beseitigen. Intervalle für die Innen- und Außenreinigung werden zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vertraglich festgehalten.

Die Fahrzeuge sollen von außen als Bestandteil des ÖPNV-Systems erkennbar sein. Dazu zählt je eine funktionsfähige Matrixanzeige an der Front- und der Einstiegsseite. Auf Werbung in den Fensterbereichen (auch mit Raster- oder Lochfolien) soll verzichtet werden. Im Innenbereich ist eine Anzeige der nächsten Haltestelle vorzusehen. Zusätzlich sind akustische Ansagen der nächsten Haltestelle vorzusehen. Im Bereich des Mehrzweckabteils ist ein Liniennetzplan anzubringen.

Das maximale Fahrzeugalter wird auf 18 Jahre festgelegt, wobei das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte 9 Jahre nicht überschreiten darf.

Aspekte des Umweltschutzes sollen durch folgende energiesparende Maßnahmen berücksichtigt werden:

- Verwendung von Leichtlaufölen
- Verwendung von rollwiderstandsarmen Reifen bei regelmäßig zu prüfen-dem und zu dokumentierendem energieoptimalem Reifendruck
- Verwendung von klimaverträglichen Kühlmitteln in Klimaanlagen

- Einbau von Kraftstoffverbrauchsanzeigen

Die Umweltfreundlichkeit des Verkehrs wird nicht nur durch die eingesetzten Fahrzeuge, sondern auch durch die Fahrweise bestimmt. Daher sollen alle Fahrpersonale zum Thema umweltfreundliche Fahrweise geschult werden.

Zusätzlich soll der Anteil an Leerfahrten durch eine optimierte Linien- und Umlaufplanung minimiert werden. Auch die Integration der Schülerbeförderung in den Linienverkehr senkt die Zahl der benötigten Fahrten und Fahrzeuge.

Beschleunigung

Zur Verkürzung der Fahrtzeit und zur Vermeidung von Verspätungen können verschiedene bauliche oder technische Maßnahmen umgesetzt werden. Beispiele hierfür sind die Vorrangsschaltung von Lichtsignalanlagen (LSA), die Einrichtung von Bushaltebuchten mit Vorrangsregelung oder Busspuren. Diese Maßnahmen erfordern jedoch meist bestimmte infrastrukturelle Voraussetzungen und finanzielle Mittel: Busspuren benötigen mehrspurige Straßen, während Bushaltebuchten ausreichend Platz im Haltestellenbereich voraussetzen.

Die Anpassung von Lichtsignalanlagen an den Busverkehr stellt hingegen eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme dar. Es gibt zwei Arten der Vorrangsschaltung:

1. **Absolute Vorrangsschaltung:** Der ÖPNV erhält uneingeschränkten Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.
2. **Bedingte Bevorrechtigung:** Die Signalphasen werden zugunsten des ÖPNV angepasst, jedoch unter Berücksichtigung anderer Verkehrsteilnehmer.

Um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, wird die bedingte Bevorrechtigung bevorzugt, da sie eine Beschleunigung des Busverkehrs ermöglicht, ohne den übrigen Verkehr unverhältnismäßig zu beeinträchtigen.

Zur Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs und zur Vermeidung von Verspätungen hat sich die Stadt Wilhelmshaven das Ziel gesetzt, den Busverkehr gezielt zu beschleunigen. Dafür sollen weitere geeignete Standorte für die Anpassung von Lichtsignalanlagen (LSA), die Errichtung von Busspuren und die Einführung von Vorrangregelungen an Bushaltebuchten identifiziert und umgesetzt werden. Dabei ist eine sorgfältige Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer erforderlich.

6.6 Ziele Fahrgastinformation und Marketing

Um den ÖPNV auch für Gelegenheitsnutzer intuitiv verständlich zu machen, sollen Informationen leicht zugänglich und verständlich sein. Informationen zum Fahrplanangebot sind stets vollständig und aktuell zu halten. Die Konsistenz und Korrektheit über alle Informationskanäle hinweg sind dabei von besonderer Bedeutung. Fahrplanänderungen sind auf ein notwendiges Minimum zu begrenzen und dem Kunden rechtzeitig zur Verfügung zu stellen (Printmedien mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderung).

Auch in der Fahrgastinformation sind Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Dabei sind möglichst vielfältige Informationsmöglichkeiten Voraussetzung für barrierefreien ÖPNV. Fahrpläneinformationen sind sowohl als Printmedien als auch in elektronischer Form zu veröffentlichen.

Durch die Verbreitung von Smartphones und der damit verbundenen Möglichkeit, Informationen stetig über das Internet abrufen zu können, ist die Erwartung nach aktuellen Auskünften gestiegen. Insbesondere im Störungsfall oder bei Verspätungen sind aktuelle Informationen wichtig. Durch Echtzeitdaten wird Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, sich auf Änderungen einzustellen und Alternativen zu suchen. Ziel ist es, flächendeckend und stetig Echtzeitinformationen abrufbar zu machen. Die dafür notwendigen Informationen sind von den Verkehrssunternehmen bereitzustellen. Kurzfristige Abweichungen vom Fahrplan durch Störungen sind möglichst in Echtzeit in elektrischen Auskunftsdielen und anderen vorhandenen Auskunftssystemen darzustellen.

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

Auch Personal, welches regelmäßigen Kundenkontakt hat, stellen ein Aushängeschild des ÖPNV dar, und sollen daher stets freundlich ordentlich gekleidet und ortskundig auftreten. Sie sollten über die gesetzlichen Vorgaben hinaus regelmäßig geschult werden in Bezug auf Orts-, Netz-, Angebots- und Tarifkenntnis.

Das Fahrpersonal ist auf die Einhaltung von Anschlüssen zu sensibilisieren. Zur Sicherstellung von Anschlüssen auch bei Verspätung sind diese der Leitstelle zu melden.

Bei Kundenanliegen ist innerhalb von zwei Tagen eine erste Rückmeldung zu erteilen. Annahme und Rückmeldungen zu Beschwerden haben stets kundenfreundlich und kompetent zu erfolgen. Beschwerden zum laufenden Betriebsgeschehen und Verhalten des Personals sind vom Verkehrssunternehmen zu bearbeiten.

6.7 Ziele SPNV

Die Aufgabenträgerschaft des SPNV liegt bei der LNVG, dennoch setzt sich die Stadt unter der Maßgabe eines gut ausgebauten ÖPNV-Gesamtsystems auch für den Ausbau des SPNV ein. Die geplanten Änderungen auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg werden von der Stadt ausdrücklich begrüßt.

Von einer Wiederherstellung des direkten Anschlusses ans Fernverkehrsnetz würde die Stadt deutlich profitieren. Als Tourismusregion ist ein Halt von Fernzügen von zentraler Bedeutung für die Stadt und die umliegende Region. Die Stadt strebt im Rahmen der Einführung des Deutschlandtaktes an, dass wieder Fernzüge nach Wilhelmshaven verkehren.

Zur Vorbereitung auf dieses Ziel soll der Umstieg zwischen Zug und Bus am Hauptbahnhof/ZOB verbessert werden. Hierzu sollen die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse besser auf den Zugverkehr abgestimmt werden.

7 Maßnahmenkonzeption

Nachfolgend werden die Maßnahmen zusammengefasst, die im Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen, sowie eine Priorität festgelegt. Voraussetzung für die Umsetzung der aufgelisteten Maßnahmen ist die finanzielle Leistungsfähigkeit. Aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen und nicht absehbarer Entwicklung können weitere Maßnahmen erforderlich werden.

Nr.	Maßnahme	Priorität	Aufwand	Zuständigkeit
1	Fortwährender barrierefreier Ausbau der Haltestellen	1	hoch	Stadt Wilhelmshaven
2	Prüfung und ggf. Anpassung der Taktzeiten im Stadtverkehr anhand Nachfragedaten	2	mäßig	Stadt Wilhelmshaven
3	Abstimmung Stadtverkehr auf SPNV am Hauptbahnhof	2	mäßig	Stadt Wilhelmshaven, Verkehrsunternehmen
4	Verlängerung der Linie 4 bis Voslapp-Süd zur besseren Anbindung von Rüstersiel	1	hoch	Stadt Wilhelmshaven
5	Prüfung der Einführung flexibler Bedienformen im Stadtteil Himmelreich-Coldewei	2	mäßig	Stadt Wilhelmshaven
6	Integration des Schülerverkehrs in den Taktverkehr, ggf. Anpassung/Staffelung der Schulzeiten	2	mäßig	Stadt Wilhelmshaven
7	Verbesserung der Pünktlichkeit im Stadtverkehr auf 95 %	2	mäßig	Stadt Wilhelmshaven, Verkehrsunternehmen
8	Fahrplanabstimmungen zwischen Stadt- und Regionalverkehr im Stadtgebiet Wilhelmshaven	3	gering	Stadt Wilhelmshaven
9	Gültigkeit der Fahrkarten im Stadtverkehr auf Regionalbusse im Stadtgebiet erweitern	2	mäßig	Stadt Wilhelmshaven, Landkreis Friesland
10	Nachrüstung der Stadtbusse mit Fahrkartenautomaten und automatischen Fahrgastzählsystemen	3	mäßig	Verkehrsunternehmen
11	Umsetzung der Ausstattungsstandards für Haltestellen	2	mäßig	Stadt Wilhelmshaven
12	Einhaltung der Fahrzeugmindeststandards im Stadtverkehr	2	mäßig	Verkehrsunternehmen
13	Reduzierung der Leerfahrten durch Optimierung der Fahrzeug- und Umlaufplanung	3	gering	Verkehrsunternehmen
14	Identifizierung und Umsetzung von Möglichkeiten zur ÖPNV-Bevorrechtigung	3	gering	Stadt Wilhelmshaven
15	Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgästinformation (Druckerzeugnisse, Website, Informationen an Haltestellen und Fahrzeugen)	1	mäßig	Stadt Wilhelmshaven, Verkehrsunternehmen
16	Einführung von flächendeckenden Echtzeitinformationen und Einrichtung von dynamischen Fahrgästinformationssystemen	2	hoch	Stadt Wilhelmshaven, Verkehrsunternehmen

Tabelle 12: Maßnahmenkatalog

8 Anlagen

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

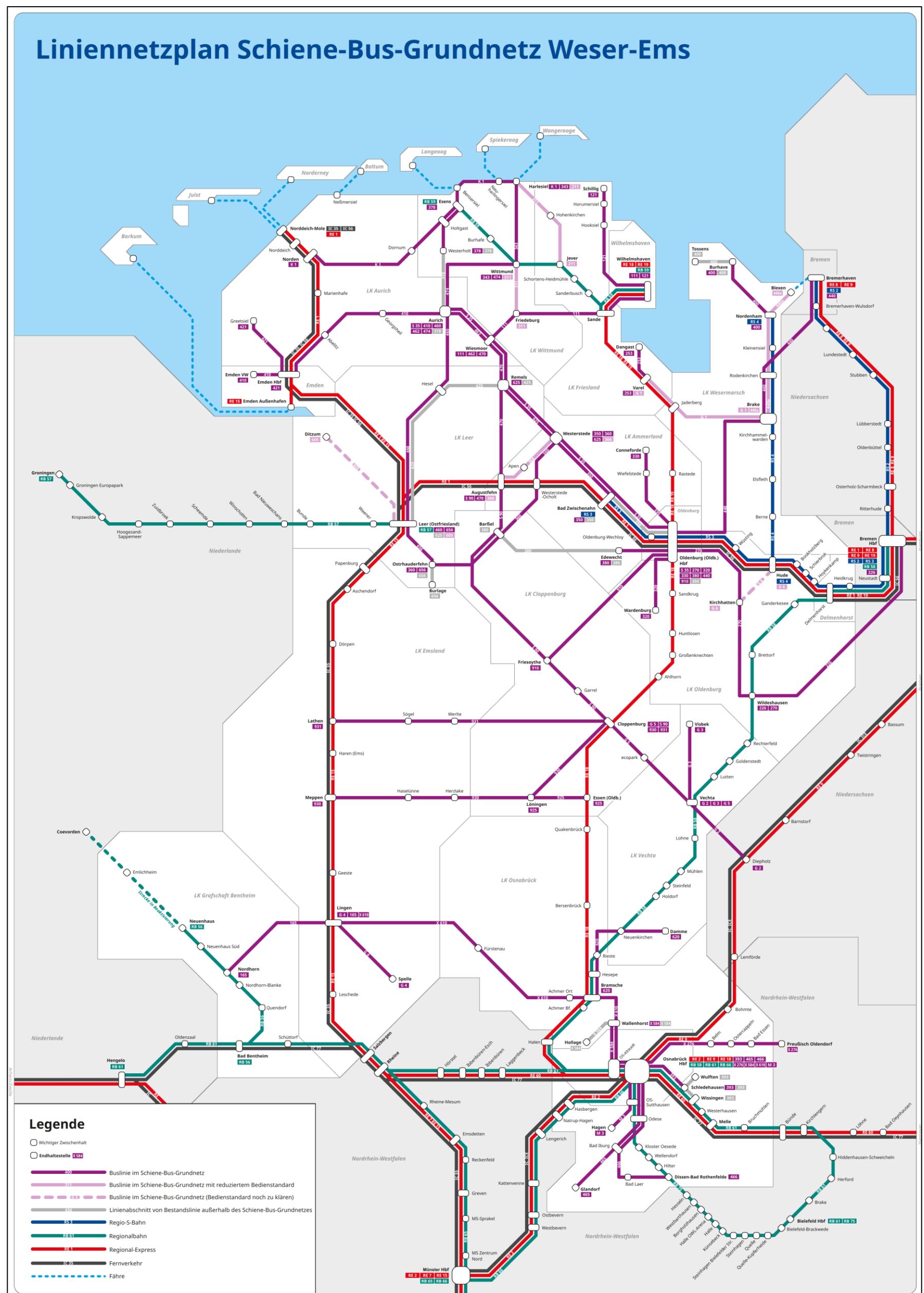


Abbildung 15: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

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.

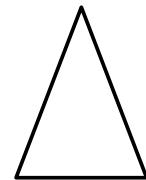
6. Fahrgastinformationen an Haltestellen

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	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	groß



Die Informationen im Bereich der Haltestelle lassen sich in drei Bereiche teilen, die nach ihrer Wichtigkeit geordnet sind:

1. Bushaltestelle:

- Haltestellenschild als Hinweis auf den ÖPNV
 - Haltestellenname
 - Liniennummern und Linienziel

2. Haltestelleninformationen:

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

3. Umgebungsinformationen:

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

7. Haltestellenschilder

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

Das zu verwendende Material der Haltestellenschilder muss den besonderen Wetterbedingungen in der Region entsprechen. Als zu 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.

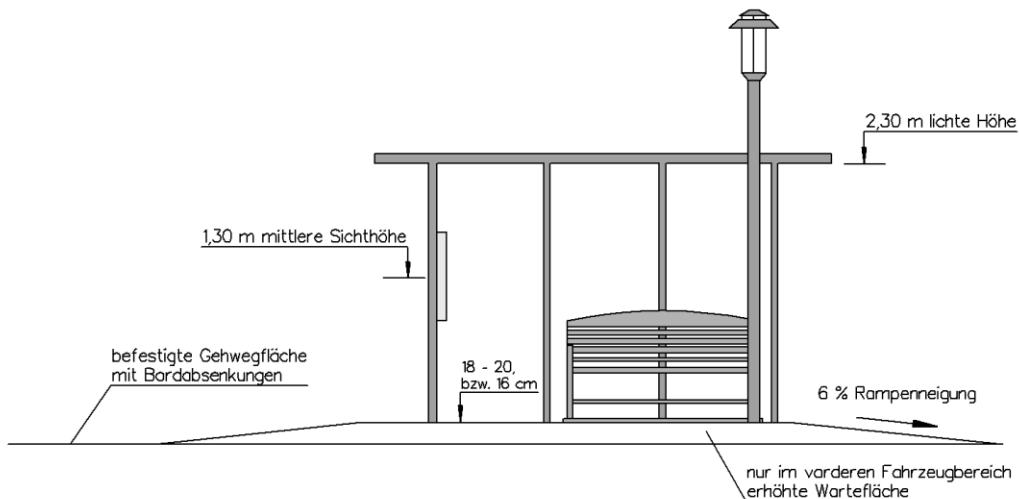
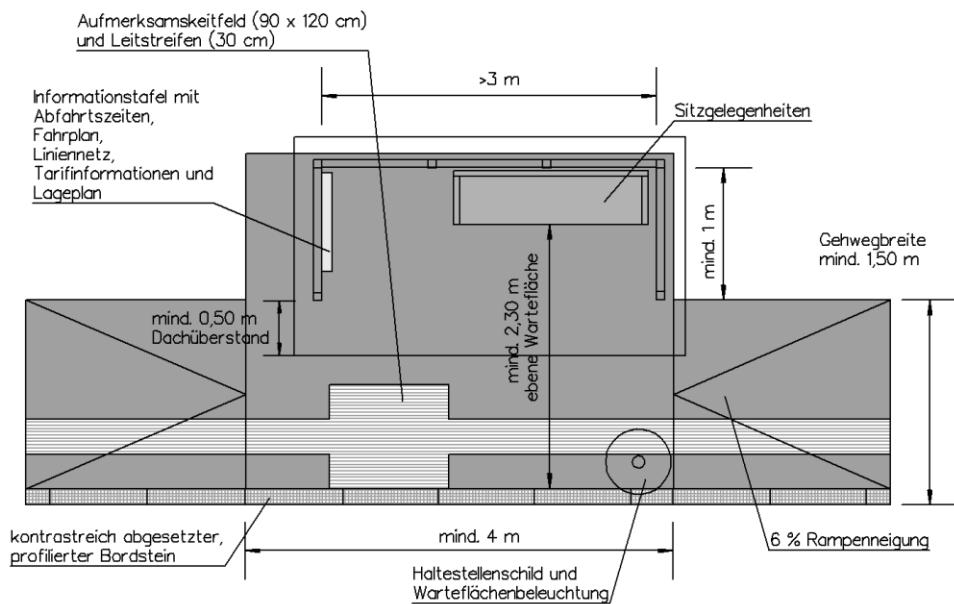
Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen,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

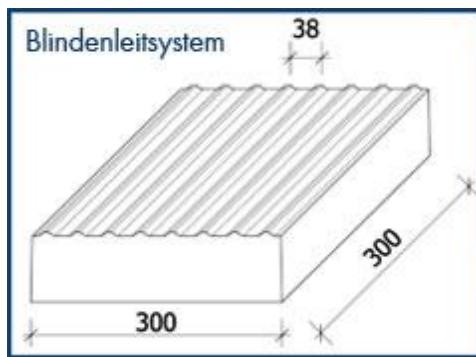


Bei den angegebenen Maßen der Bewegungsflächen handelt es sich um Mindestmaße. Bei höherem Fahrgastaufkommen sind die Bewegungsflächen entsprechend großzügiger zu bemessen.

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 Mai 2025)

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
GTS Altengroden	Grundschule	Ubboststraße 5, Altengroden	209
Finkenburg	Grundschule	Posener Straße 111, Fedderwardergroden	168
Hafenschule	Grundschule	Werftstraße 20, Bant	179
Mühlenweg	Grundschule	Schellingstraße 17, Heppens	363
Rheinstraße	Grundschule	Rheinstraße 73, Innenstadt	287
GTS Rüstersiel	Grundschule	Achtern Diek 7, Rüstersiel	237
Sengwarden	Grundschule	Hauptstraße 26, Sengwarden	104
GTS Stadtmitte	Grundschule	Störtebeckerstraße 49, Siebethsburg	378
Voslapp	Grundschule	Tiarksstraße 31, Voslapp	234
GTS Wiesenhof	Grundschule	Am Wiesenhof 142, Aldenburg	377
Kath. GS St. Martin	Grundschule	Oldeoogesstraße 4, Bant	135
Förderzentrum Wilhelmshaven	Förderschule	Warthestraße 10, Fedderwardergroden	181
Marion-Dönhoff-Schule	Oberschule	Nogatstraße 1, Fedderwardergroden	426
Kath. Franziskusschule	Oberschule	Mitscherlichstraße 23, Innenstadt	310
Nordsee-Campus Wilhelmshaven	Oberschule	Paul-Hug-Straße 43, Bant	261
Stadtmitte	Oberschule	Tom-Brok-Straße 15, Rüstringer Stadtpark	448
Integrierte Gesamtschule	Gesamtschule	Friedenstraße 107, Rüstringer Stadtpark	1.285
Kath. Cäcilienschule	Gymnasium	Peterstraße 69, Innenstadt	653
Neues Gymnasium Wilhelmshaven	Gymnasium	Mühlenweg 63/65, Heppens	1.222
BBS Wilhelmshaven	Berufsbildende Schule	Friedenstraße 60/62, Rüstringer Stadtpark	2.553

Tabelle 13: Tabelle der Schulen nach Schulart mit Standort und Schülerzahlen in Wilhelmshaven

Anlage 4: Linienkonzessionen im Regionalverkehr (Stand November 2025)

Linie	von	nach	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	Konzessionsinhaber
111	Wilhelmshaven	Wiesmoor	01.07.2017	30.06.2027	Fass-Reisen
121	Schillig	Wilhelmshaven	01.09.2024	31.08.2034	Weser-Ems-Bus
216	Jever	Wilhelmshaven	23.07.2022	22.07.2032	Weser-Ems-Bus
219	Jever	Wilhelmshaven	01.01.2021	31.12.2030	Weser-Ems-Bus
222	Sanderbusch	Wilhelmshaven	29.09.2021	28.09.2031	Weser-Ems-Bus
251	Varel	Wilhelmshaven	01.01.2024	31.12.2033	Bruns-Reisen
N39	Hooksiel / Jever	Wilhelmshaven	01.07.2018	30.06.2028	Weser-Ems-Bus
---	Schortens	Wilhelmshaven	11.03.2021	31.01.2031	AGT

Tabelle 14: Linienkonzessionen ÖPNV Regionalverkehr Wilhelmshaven