

B Abschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Rahmenbedingungen im ÖPNV B-1

B 1	Rahmenbedingungen für die künftige Verkehrsentwicklung ...	B 1-1
B 1.1	Bevölkerungsentwicklung.....	B 1-2
B 1.2	Demografische Entwicklung	B 1-3
B 1.3	Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen am Wohnort.....	B 1-5
B 1.4	Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen am Arbeitsort	B 1-6
B 1.5	Entwicklungsziele für die räumliche Struktur.....	B 1-7
B 1.5.1	Landesraumordnungsprogramm	B 1-7
B 1.5.2	Landesplanung im Land Bremen	B 1-9
B 1.5.3	Regionale Raumordnungsprogramme	B 1-9
B 1.5.4	ÖPNV-orientiertes Siedlungsstrukturkonzept.....	B 1-10
B 1.5.5	Regionalforum Bremerhaven	B 1-10
B 1.5.6	INTRA - Interkommunales Raumstrukturkonzept Region Bremen..	B 1-11
B 1.6	Konsequenzen für den ÖPNV	B 1-12
B 2	Künftiges Verkehrsaufkommen.....	B 2-1
B 2.1	Pkw-Bestandsprognose	B 2-1
B 2.2	Verkehrsverhalten	B 2-3
B 2.3	Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	B 2-4
B 3	Zusammenfassung	B 3-1
	Tabellenverzeichnis	1
	Kartenverzeichnis	1

B Abschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Rahmenbedingungen im ÖPNV

Der Teil B soll Aussagen zur Abschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der regionalen Rahmenbedingungen liefern. Diese Aussagen werden gestützt durch die Prognosedaten der Bevölkerungszahlen, des demografischen Wandels, Erwerbstätigenzahlen und des PKW-Bestandes. Weitere Rahmenbedingungen, die einen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben, sind die Ziele der räumlichen Struktur in der Region. Aussagen dazu werden im Landesraumordnungsprogramm, den regionalen Raumordnungsprogrammen und im Raumstrukturkonzept der Region Bremen getroffen.

Ein wesentlicher Faktor, der das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im ÖPNV und den Modal Split, das heißt die Aufteilung auf verschiedene Verkehrsträger beeinflusst, ist die Bereitstellung von Finanzmitteln (vergleiche dazu Kapitel D).

In diesem Kapitel des Nahverkehrsplanes werden Ergebnisse aus dem Bericht „Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen in Bremen und der Region für die Jahre 2001 und 2015“¹ zusammengefasst und um Aussagen einer Studie der Bertelsmannstiftung („Wegweiser Demographischer Wandel“) ergänzt. Für den Bereich der Entwicklungsziele für die räumliche Struktur wurde auf das Landesraumordnungsprogramm, auf regionale Raumordnungsprogramme, das Interkommunale Raumstrukturkonzept Region Bremen (INTRA), auf das Regionale Entwicklungskonzept sowie auf das ÖPNV-orientierte Siedlungsstrukturkonzept zurückgegriffen.

Das künftige Verkehrsverhalten wird anhand der Infas-Studie 2002² und der Ergebnisse des demografischen Wandels analysiert. Aufgrund der sinkenden Geburtenzahl in Deutschland wird die Bevölkerungszahl, die bereits seit 2003 rückläufig ist, weiter zurückgehen. Die Zunahme der älteren Bevölkerungsgruppen erfordert eine Anpassung der Planung durch besondere Maßnahmen, beispielsweise durch den verstärkten Einsatz von Verkehrsmanagementstrategien (d. h. Organisation, Information, Verkehrslenkung, Preispolitik und Mobilitätsmanagement) und durch infrastrukturelle Maßnahmen.

B 1 Rahmenbedingungen für die künftige Verkehrsentwicklung

Als maßgebliche Rahmenbedingung zur Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens innerhalb des ZVBN-Gebietes sind neben den verkehrspolitischen Zielen auch die Prognosen über die Veränderungen bei der Bevölkerungsentwicklung, den Erwerbstätigenzahlen, den Entwicklungszielen für die räumliche Struktur sowie zum zukünftigen Verkehrsverhalten zu berücksichtigen.

¹ Auftraggeber/Hrsg.: Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa der Freien Hansestadt Bremen.

² Quelle: Infas, Mobilität in Deutschland, Ergebnisbericht Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (VBN), 2002.

B 1.1 Bevölkerungsentwicklung

Für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung im Zweckverbandsgebiet wird auf den Abschlussbericht „Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen in Bremen und der Region für die Jahre 2001 und 2015“ sowie auf den „Wegweiser Demographischer Wandel“ der Bertelsmannstiftung zurückgegriffen.

Die für den NVP 3 verwendete Strukturdatenprognose orientiert sich bei den Einwohnerzahlen an der „11. Koordinierten Bevölkerungsprognose“ von Bund und Ländern³ sowie der darauf basierenden Bevölkerungsprognose des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik. Als Einwohner werden hier die Personen angesehen, die in den jeweiligen Gebietskörperschaften ihren Wohnsitz haben.

Ausgehend von den Bestandsdaten des Jahres 2001 lebten im ZVBN-Gebiet rund 1.679 Mio. Einwohner. Für das ZVBN-Gebiet wird eine leichte Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2015 von gut 29.000 Einwohnern (+ 1,7 %) auf etwa 1,709 Mio. Einwohner ermittelt (siehe Tabelle B-1).

Wie die Auswertung zeigt, ergeben sich lokal sehr starke Unterschiede. Während sich für die kreisfreien Städte Bremen (+ 0,8 %) und Oldenburg (+ 3,8 %) leichte Bevölkerungszunahmen ergeben, müssen Bremerhaven (- 12,2 %) und Delmenhorst (- 2,4 %) weiter deutliche Rückgänge hinnehmen.

Alle Landkreise im ZVBN-Gebiet weisen eine positive Bevölkerungsentwicklung auf, die am deutlichsten im Landkreis Oldenburg (+ 6,8 %) und im Landkreis Verden (6,4 %) ausfällt.

Verbandsglied	Einwohner		Entwicklung der Einwohner	
	2001	2015	absolut	in %
Bremen	541.311	545.991	+ 4.680	+ 0,8 %
Bremerhaven	119.748	106.699	-13.049	-12,2 %
Delmenhorst	76.285	74.499	- 1.785	- 2,4 %
Oldenburg (Oldb.)	155.912	162.207	+ 6.295	+ 3,8 %
Summe kreisfreie Städte	893.256	889.396	- 3.860	- 0,4 %
Ammerland	111.994	119.035	+ 7.041	+ 5,9 %
Diepholz	212.759	218.116	+ 5.357	+ 2,5 %
Oldenburg	122.548	131.549	+ 9.001	+ 6,8 %
Osterholz	111.472	112.736	+ 1.264	+ 1,1 %
Verden	133.571	142.704	+ 9.133	+ 6,4 %

³ Quelle: Bevölkerung Deutschlands bis 2050, 11. koordinierte Bevölkerungsberechnung, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2006.

Verbandsglied	Einwohner		Entwicklung der Einwohner	
	2001	2015	absolut	in %
Wesermarsch	94.333	95.512	+ 1.179	+ 1,2 %
Summe Landkreise	786.677	819.652	+ 32.975	+ 4,0 %
ZVBN - Gebiet gesamt	1.679.933	1.709.048	+ 29.115	+ 1,7%

Quelle: Abschlussbericht Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen Bremen und Region 2001 und 2015, Bremen 2007

Tabelle B-1: Entwicklung der Einwohnerzahlen von 2001 bis 2015

B 1.2 Demografische Entwicklung

Für die Darstellung der Bevölkerungsentwicklung im Verbundraum wird auf den „Wegweiser Demographischer Wandel“ der Bertelsmannstiftung zurückgegriffen. Im Folgenden werden Auszüge dieser Studie dargestellt.

Als Folge der demografischen Entwicklung sind alle zum ZVBN-Gebiet gehörenden Gebietskörperschaften von einer Alterung der Bevölkerung und einem Rückgang der unter 18-Jährigen betroffen. Zusammengefasst ergeben sich folgende Prognosen: Das Durchschnittsalter steigt von 41,7 Jahre (2003) auf 45,9 Jahre (2020). Der Anteil der unter 18-Jährigen sinkt von 18,7 % (2003) auf 15,4 % (2020), gleichzeitig steigt der Anteil der 60 - 79-Jährigen von 20,3 % (2003) auf 23,2 % (2020) und der Anteil der über 80-Jährigen von 4,4 % auf 7,5 % (2020) (vergleiche Karte B-1).

Für die einzelnen Verbandsglieder sollen im Folgenden die wichtigsten demografischen Entwicklungen skizziert werden:

Bremen:

Die Stadt Bremen wird aller Voraussicht nach ihren Bevölkerungsrückgang stoppen. Als Zentrum der Metropolregion Bremen - Oldenburg wird bis 2020 ein leichter Anstieg der Einwohnerzahl um 0,7 % auf etwa 548.600 erwartet. Gleichzeitig wird in Bremen 2020 mit nur 14,4 % der geringste Wert der unter 18-Jährigen Bevölkerung im ZVBN-Gebiet erreicht.

Bremerhaven:

In Bremerhaven wird sich der Einwohnerrückgang mit rund - 12 % in abgeschwächter Form fortsetzen, sodass 2020 voraussichtlich nur noch rund 104.600 Einwohner in der Stadt leben werden. Gleichzeitig erreicht die Stadt - im Vergleich zum ZVBN-Raum - mit 25,7 % den höchsten Anteil der 60 - 79-Jährigen im Jahr 2020.

Delmenhorst:

Delmenhorst muss mit - 7,1 % den zweithöchsten Einwohnerrückgang im Zweckverbandsgebiet auf etwa 70.500 Menschen im Jahr 2020 hinnehmen⁴.

Oldenburg:

In Oldenburg, der zweitgrößten Stadt im Verbundgebiet, setzt sich die positive Einwohnerentwicklung mit 3,2 % fort, sodass die Einwohnerzahl 2020 rund 163.400 beträgt.

Landkreis Ammerland:

Für den Landkreis Ammerland wird bis 2020 die höchste Bevölkerungszunahme im Zweckverbandsgebiet mit 7,6 % auf gut 123.000 Einwohner prognostiziert. Bis auf die Gemeinde Rastede (- 3,8 %) weisen alle Gemeinden einen positiven Trend auf, den höchsten Zuwachs wird es in der Gemeinde Edewecht mit 18,3 % geben.

Landkreis Diepholz:

Der Landkreis Diepholz weist mit 2,2 % das geringste Wachstum der Landkreise auf. Einen Einwohnerrückgang müssen die Gemeinden Barnstorf, Schwaförden, Sulingen, Wagenfeld und Weyhe hinnehmen, während die übrigen Gemeinden mit Zuwächsen rechnen können, der in Stuhr mit 10,1 % am deutlichsten ausfällt (Gemeinde Siedenburg wurde nicht von der Studie erfasst).

Landkreis Oldenburg:

Der Landkreis Oldenburg wird mit 7,1 % bis 2020 das zweithöchste Wachstum im Zweckverbandsgebiet verzeichnen und mit 16,8 % in diesem Zeitraum die höchste Quote der bis 18-Jährigen Bevölkerung aufweisen. In allen Gemeinden wird sich die Einwohnerzahl positiv entwickeln, wobei der geringste Zuwachs in Hude (2,9 %) und der höchste Zuwachs in Wildeshausen (15,7 %) erwartet wird.

Landkreis Osterholz:

Der Landkreis Osterholz wird sich der Studie zufolge bis 2020 zum „ältesten“ Landkreis entwickeln. Das Durchschnittsalter steigt bis auf 47,2 Jahre an. Worpswede wird mit 49,9 Jahren im Durchschnitt die älteste Gemeinde im ZVBN-Gebiet sein.

Bis 2020 wird der Landkreis 3,3 % neue Einwohner hinzugewinnen. Während die Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck einen leichten Rückgang von - 0,6 % hinnehmen muss, können alle anderen Gemeinden Zuwächse verzeichnen, die in Worpswede mit 0,1 % minimal, in Schwanewede mit 8,2 % deutlich ausfallen⁵.

Landkreis Verden:

Im Landkreis Verden wird die Einwohnerzahl bis 2020 insgesamt auf heutigem Niveau stagnieren. Einen weiteren Einwohnerrückgang müssen die Städte Achim (- 3,3 %) und Verden (- 5,1 %) hinnehmen.

⁴ Siehe auch: Gutachten „Kleinräumige Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Delmenhorst von 2005 bis 2020, Kurzfassung von H. Kramer, Januar 2007.

⁵ Siehe auch: „Demografischer Wandel in der Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten“, Zwischenbericht zum Arbeitsschritt 1, Forum GmbH, Mai 2007).

Nennenswerte Einwohnersteigerungen werden nur für Langwedel (5,3 %) und Thedinghausen (7,4 %) prognostiziert⁶.

Landkreis Wesermarsch:

Der Landkreis Wesermarsch ist der einzige Landkreis, der bis 2020 insgesamt etwa 4,6 % seiner Einwohner verlieren wird. Mit Ausnahme der Gemeinden Berne (+ 7,2 %) und Elsfleth (+ 2,2 %) verlieren alle Gemeinden Einwohner, wobei sich die Rückgänge in den Mittelzentren Brake (- 6,6 %) und Nordenham (- 8,8 %) beschleunigen.

B 1.3 Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen am Wohnort

Der Index „Erwerbstätige am Wohnort“ beschreibt die Zahl der Wohnbevölkerung innerhalb einer Raumeinheit, die tatsächlich eine Erwerbstätigkeit ausübt. „Die Zahl der Erwerbspersonen dient zur Abschätzung der dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehenden Personen und setzt sich aus den Erwerbstätigen am Wohnort und den Erwerbslosen zusammen“.

Die Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen zwischen 2001 und 2015 ist in der Tabelle B-2 dargestellt. Für das ZVBN-Gebiet wird mit einer Zunahme um etwa 3 % von rund 783.000 auf rund 808.000 Erwerbstätige gerechnet.

Ebenso wie bei den Einwohnerzahlen ergeben sich auch bei den Erwerbstätigen lokale Unterschiede bei der Entwicklung. Für die kreisfreien Städte sind in Delmenhorst relativ große Rückgänge und in Bremerhaven eine Abnahme bei den Erwerbstätigenzahlen zu erwarten, während Bremen und Oldenburg Zuwächse erwarten können. In den Landkreisen kommt es in der Mehrzahl der Fälle zu Zuwächsen bei den Erwerbstätigenzahlen. Lediglich der Landkreis Osterholz verzeichnet eine Abnahme der Erwerbstätigenzahlen.

Verbandsglied	Erwerbstätige am Wohnort		Entw. der Erwerbstätigen am Wohnort	
	2001	2015	absolut	in %
Bremen	235.489	248.501	+ 13.012	+ 5,2
Bremerhaven	47.269	45.747	- 1.522	- 3,2
Delmenhorst	42.971	40.152	- 2.819	- 7,0
Oldenburg (Oldb)	72.451	74.639	+ 2.188	+ 2,9
Summe kreisfreie Städte	398.180	409.039	+ 10.859	+ 2,7
Ammerland	52.921	55.470	+ 2.549	+ 4,6
Diepholz	102.830	109.979	+ 7.149	+ 6,5

⁶ Zum Vergleich zwei neuere Studien: NLS-Prognose „Regionale Bevölkerungsvorausberechnung 2004-2021“, Basisjahr 2004 und NIW- Prognose „LTS-Wohnungsmarktbeobachtung 2006 - Aktuelle Marktlage und Perspektiven bis 2020, Hannover 2006.

Verbandsglied	Erwerbstätige am Wohnort		Entw. der Erwerbstätigen am Wohnort	
Oldenburg	62.231	66.436	+ 4.205	+ 6,3
Osterholz	59.851	57.837	- 2.014	- 3,5
Verden	65.094	67.109	+ 2.015	+ 3,0
Wesermarsch	42.079	42.199	+ 120	+ 0,3
Summe Landkreise	385.006	399.030	+ 14.024	+ 3,5
ZVBN - Gebiet gesamt	783.186	808.069	+ 24.883	+ 3,1

Quelle: Abschlussbericht Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen Bremen und Region 2001 und 2015, Bremen 2007

Tabelle B-2: Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen am Wohnort von 2001 bis 2015

B 1.4 Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen am Arbeitsort

Die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort setzt sich zusammen aus nicht abhängig und abhängig Beschäftigten. Grundlage dieser Bezugsgröße bilden die Daten der Bundesanstalt für Arbeit über sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort. Die geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse sind seit 1999 sozialversicherungspflichtig und somit in der Statistik enthalten.

Zur Darstellung der Beschäftigtenzahlen wird ebenfalls auf den Abschlussbericht Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen Bremen und Region 2001 und 2015 zurückgegriffen.

Einen Überblick über die Gesamtzahl der Beschäftigten am Arbeitsort im ZVBN-Gebiet 2001 und 2015 mit dem entsprechenden Anteil der Sozialversicherungspflichtigen vermittelt Tabelle B-3.

Verbandsglied	Erwerbstätige am Arbeitsort		Entw. der Erwerbstätigen am Arbeitsort	
	2001	2015	absolut	in %
Bremen	328.733	342.511	+13.778	+ 4,0
Bremerhaven	62.254	60.440	- 1.814	- 3,0
Delmenhorst	31.769	30.766	- 1.003	- 3,3
Oldenburg (Oldb)	98.128	106.092	+ 7.964	+ 7,5
Summe kreisfreie Städte	520.884	539.809	+ 18.925	+ 3,5
Ammerland	47.198	52.471	+ 5.273	+ 10,0
Diepholz	83.238	89.637	+ 6.399	+ 7,1
Oldenburg	41.901	50.545	+ 8.644	+ 17,1

Osterholz	34.823	35.034	+ 211	+ 0,6
Verden	53.661	56.360	+ 2.699	+ 4,8
Wesermarsch	35.982	33.685	- 2.297	- 6,8
Summe Landkreise	296.803	317.732	+ 20.929	+ 6,6
ZVBN - Gebiet gesamt	817.687	857.541	+ 39.854	+ 4,6

Quelle: Abschlussbericht Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen Bremen und Region 2001 und 2015, Bremen 2007

Tabelle B-3: Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort 2001 und 2015

Wie die Tabelle B-3 verdeutlicht, verzeichnen die Städte Bremen und Oldenburg Zunahmen von 4 % bzw. 7,5 % während Delmenhorst und Bremerhaven Rückgänge von rund 3 % aufweisen. In den Landkreisen gibt es deutliche Zunahmen in Ammerland (10 %) und Oldenburg (17,1 %). Im Durchschnitt liegen die Landkreise bei 6,6 %. Der einzige Landkreis mit einer Abnahme ist Wesermarsch mit 6,8 %.

Zunahmen in der Zahl der Erwerbstätigen resultieren unter anderem aus der Neugründung von Arbeitsplätzen.

B 1.5 Entwicklungsziele für die räumliche Struktur

B 1.5.1 Landesraumordnungsprogramm

Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen stammt von 1994 mit Änderungen und Ergänzungen von 1998, 2002 und 2006. Mit der Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen in 2007 sollten die verbindlichen Festlegungen auf die Themen und Regelungsinhalte reduziert werden, die über die kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten sowie die kommunalen und fachlichen Zuständigkeiten hinausgehen und für die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume von grundlegender Bedeutung sind.

An dem Zentrale-Orte-Konzept mit Ober-, Mittel- und Grundzentrum wird festgehalten. Den Trägern der Regionalplanung wird jedoch zusammen mit den Kommunen ein weites Ermessen in der Ausgestaltung und Umsetzung eröffnet.

Auf die Gebietskategorien „Ordnungsraum“ und „Ländlicher Raum“ wird verzichtet. Stattdessen wird ein integrativer Ansatz mit gleichberechtigten und partnerschaftlichen Regelungen zu den ländlichen Regionen und Metropolregionen verfolgt.

Planungen und Maßnahmen der räumlichen Struktur des Landes sollen zum Wachstum und zur Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Es sollen

- die Funktionsfähigkeit der Raum- und Siedlungsstruktur sowie der Infrastruktur gesichert und durch Vernetzung verbessert werden,
- die natürlichen Lebensgrundlagen gesichert und die Umweltbedingungen verbessert werden,
- die Raumansprüche bedarfsorientiert, funktionsgerecht, Kosten sparend und umweltverträglich befriedigt werden,
- flächendeckend Infrastruktureinrichtungen der Kommunikation, Voraussetzungen der Wissensvernetzung und Zugang zu Information geschaffen und weiterentwickelt werden.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels, die weitere Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und die räumliche Bevölkerungsverteilung sind bei allen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die ländlichen Regionen sollen als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenem Profil erhalten und wettbewerbsfähig weiterentwickelt werden. Sie sollen durch die überregionalen Verkehrsachsen erschlossen und an die Verkehrsknoten und Wirtschaftsräume angebunden sein.

- Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr im europäischen Schienennetz sind die Strecken
 - Hannover - Bremen
 - Hamburg - Bremen - Osnabrück

aus- und teilweise neu zu bauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 des LROP in den Vorranggebieten als Haupteisenbahnstrecke festgelegt.

- Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken
 - Cuxhaven - Hamburg
 - Cuxhaven - Bremerhaven - Bremen
 - Wilhelmshaven - Oldenburg (Oldenburg) - Bremen
 - Leer (Ostfriesland) - Oldenburg (Oldenburg) - Bremen
 - Langwedel - Uelzen - Stendal
 - Minden - Nienburg (Weser) - Langwedel - Bremen

zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 des LROP in den Vorranggebieten als Haupteisenbahnstrecke festgelegt⁷.

⁷ Siehe Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen, Entwurf 2006, Änderung und Ergänzung, Teil II, S. 21/22, S.1.2.

Bei Standortentscheidungen zu raumbedeutsamen öffentlichen Einrichtungen soll dem regionalen Ausgleich zugunsten strukturschwacher ländlicher Regionen Rechnung getragen werden.

In den Metropolregionen, hier Bremen - Oldenburg, sollen

- die Innovationsfähigkeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit,
- die internationalen Verkehrs- und Kommunikationsknotenpunkte,
- die Arbeitsmarktschwerpunkte und
- die Zentren der Wissenschaft, Bildung und Kultur

gestärkt werden. In den Metropolregionen sollen dazu gemeinsame Entwicklungsstrategien erarbeitet werden. Für Bremen - Oldenburg soll dazu eine verbindliche, landesgrenzenübergreifende Regelung geschaffen werden.

Grundsätzlich sind bei regionalen und überregionalen Erfordernissen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen die Entwicklungsaufgaben in den Gemeinden als Ziele der Raumordnung festzulegen.

Mit dem Inkrafttreten des Landes-Raumordnungsprogramm ist im März 2008 zu rechnen.

B 1.5.2 Landesplanung im Land Bremen

Bei der Landesplanung liegt in den Städten Bremen und Bremerhaven eine Sondersituation vor. Aufgrund der Stadtstaatenklausel im § 8 Abs. Raumordnungsgesetz (ROG) ersetzt ein Flächennutzungsplan in den beiden Stadtgemeinden das Landesraumordnungsprogramm und erfüllt neben bauleitplanerischen zusätzliche regionale und landesplanerische Funktionen.

Außerdem dokumentiert sich die staatliche Hoheitsaufgabe Raumordnung und Landesplanung im Land Bremen in der Zusammenarbeit mit dem Bund und den übrigen Bundesländern innerhalb der Ministerkonferenz für Raumordnung, mit den norddeutschen Ländern im Rahmen der Konferenz Norddeutschland und insbesondere mit dem Nachbarland Niedersachsen innerhalb der institutionalisierten Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten.

B 1.5.3 Regionale Raumordnungsprogramme

In Niedersachsen sind die Landkreise für die Regionalplanung verantwortlich. Sie stellen Regionalpläne in Form von „Regionalen Raumordnungsprogrammen“ (RRÖP) auf. In Bremen und Delmenhorst haben die Flächennutzungspläne gleichzeitig die Funktion der Regionalpläne.

Im Gebiet des ZVBN verfügen die Landkreise Ammerland (1996), Oldenburg (1997), Verden (1998), Wesermarsch (2003) und Diepholz (2005) über gültige regionale Raumordnungsprogramme. Im Landkreis Osterholz (1996) ist eine Neuauflage in der Bearbeitung.

B 1.5.4 ÖPNV-orientiertes Siedlungsstrukturkonzept

Im Frühjahr 1994 ließ der Arbeitskreis „Siedlungsentwicklung und Flächenplanung der Gemeinsamen Landesplanung Bremen - Niedersachsen“ (GLP) ein Gutachten zur Entwicklung eines ÖPNV-orientierten Siedlungsstrukturkonzeptes erarbeiten.

Im ÖPNV-orientierten Siedlungsstrukturkonzept⁸ werden Grundsätze für die künftige Entwicklung der Siedlungsstandorte im Zusammenhang mit der Qualität der ÖPNV-Erschließung dargelegt und systematisiert.

Im Einzelnen setzt sich das Konzept aus zwei Teilen zusammen:

- Dem „Zielkonzept Regionales ÖPNV-Netz“, dessen Zielsetzung es ist, Siedlungsstandorte so zu erschließen, dass sie mit regelmäßig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend erreichbar sind.
- Dem „Zielkonzept Standorte zur Siedlungsentwicklung“, in dem ausreichend ÖPNV-erschlossene Siedlungsstandorte hinsichtlich ihrer potenziellen Eignung für eine weitere Siedlungstätigkeit charakterisiert werden.

Prinzip des Konzeptes ist es somit, dass sich die Siedlungsentwicklung und der ÖPNV gegenseitig stärken.

B 1.5.5 Regionalforum Bremerhaven

Das Regionalforum Bremerhaven stellt eine Arbeitsgemeinschaft dar, die im März 2003 von den Landkreisen Cuxhaven und Wesermarsch sowie der Stadt Bremerhaven (Beteiligte) gegründet wurde. Dieser Arbeitsgemeinschaft können sämtliche Städte, Einheitsgemeinden und Samtgemeinden auf dem Gebiet der Beteiligten beitreten. Davon haben insgesamt 13 Kommunen Gebrauch gemacht. Die Zusammenarbeit ist freiwillig, kann aber als Basis zur Weiterentwicklung der interkommunalen und verbindlichen Kooperation dienen.

Das oberste Ziel des Regionalforums Bremerhaven ist, die Entwicklung des Gesamt-raums der Beteiligten zu fördern und dauerhaft zu sichern. Dabei soll

- eine bessere Außendarstellung der Region,
- eine Kooperation und Initiierung von konkreten Projekten mit spürbaren Ergebnissen,
- eine Vereinfachung der bisherigen Gremienvielfalt,
- sowie eine Zusammenarbeit von Landkreisen, Städten und Gemeinden auf einer Ebene erfolgen.

In regelmäßigen Arbeitskreisen erfolgt ein fachlicher Austausch unter anderem zum „kooperativen Siedlungs- und Freiraumkonzept“ sowie zu weiteren Themen kommunaler Koo-

⁸ ÖPNV-orientiertes Siedlungsstrukturkonzept, Gemeinsame Landesplanung Bremen/Niedersachsen, Bremen/Hannover/Oldenburg 1995, Schriftenreihe Nr. 2-96 (jetzt: Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen RAG).

perationen, zu denen beispielsweise auch der ÖPNV gehört; Beschlussfassungen erfolgen in der Unterweserkonferenz.

Mit der künftigen Weiterentwicklung des Regionalforums Bremerhaven erfolgt eine inhaltliche und organisatorische Angleichung an die Strukturen der Metropolregion Bremen - Oldenburg im Nordwesten.

B 1.5.6 INTRA - Interkommunales Raumstrukturkonzept Region Bremen⁹

2004 wurde vom Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen und der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen das „Interkommunale Raumstrukturkonzept Region Bremen - INTRA“ vorgelegt. „Das Ergebnis von INTRA soll ein zwischen den Gebietskörperschaften abgestimmtes Raumstrukturkonzept sein, das räumliche Zielaussagen für die künftige regionale Entwicklung enthält“ (S.5).

Nach einem umfassenden Beteiligungsverfahren aller beteiligten Gebietskörperschaften wurde am 26. Februar 2004 eine Konferenz der Hauptverwaltungsbeamten in Osterholz-Scharmbeck durchgeführt, auf der das Thesenpapier und die Fortsetzung des INTRA-Prozesses vereinbart wurden¹⁰.

Im **Leitbild der konzentrierenden Siedlungsentwicklung**, das durch ein Stärken der regionalen Qualitäten den Anforderungen an Nachhaltigkeit, der demografischen Entwicklung und der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit gerecht wird, findet die Bündelung der räumlichen Entwicklung in mehreren Formen statt:

- als Konsolidierung und Stärkung aller Zentren mit ihren Siedlungsschwerpunkten, Innenstädten und Ortskernen im Sinne einer dezentralen Konzentration,
- als Konzentration entlang von Schienen- und Entwicklungsachsen zur Infrastrukturausstattung und Nutzung von Standortvorteilen,
- in den zentralen Orten nach Vorgaben der Landesraumordnung und der Regionalplanung.

Das INTRA-Leitbild der konzentrierenden Siedlungsentwicklung basiert auf den folgenden Zielaussagen:

- **nachhaltige Raumentwicklung:** „Die Leitvorstellung ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt“ (Raumordnungsgesetz § 1 Abs.2).
- **dezentrale Konzentration:** es soll sichergestellt werden, dass eine Entwicklung in der Gesamtregion stattfinden kann. Zur Stärkung der vorhandenen Städte und Gemeinden und ihrer Infrastruktur muss die weitere Siedlungsentwicklung auf regional abgestimm-

⁹ INTRA - Interkommunales Raumstrukturkonzept Region Bremen, Endbericht August 2004

¹⁰ Die einzelnen Gebietskörperschaften, die am INTRA-Prozess mitgewirkt haben, werden auf den jeweiligen Internetseiten des Kommunalverbundes und der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG) aufgeführt, siehe www.kommunalverbund.de und www.bremen-niedersachsen.de.

te, lokale Siedlungsschwerpunkte konzentriert werden. Dezentrale Konzentration bezieht sich auch auf eine Stärkung sowohl von oberzentralen als auch von dezentralen Wirtschaftsstandorten sowie auf eine gute Infrastruktur für die Gesamtregion.

- **Zentrale-Orte-Konzept:** dieses Konzept strukturiert den Raum durch Kommunen unterschiedlicher Zentralitätsstufe nach Ober-, Mittel- und Grundzentren.
- **Regional abgestimmte gemeindliche Siedlungsschwerpunkte:** gemeindliche Siedlungsschwerpunkte sollen ein planerisches Element zur Konzentration der kommunalen Siedlungsentwicklung sein. Im Leitbild soll jeweils ein Siedlungsschwerpunkt pro Gemeinde im Leitbild dargestellt werden, der durch die regionalen Schwerpunkte der Landesraumordnung sowie der Regionalen Raumordnungspläne ergänzt wird.
- **Zentren stärken:** Gegenüber einer weiteren ungesteuerten Entwicklung nicht integrierter Lagen im großflächigen Einzelhandel sowie gegenüber einem Flächenwachstum an den Ortsrändern ist das Ziel von INTRA grundsätzlich die Stärkung aller Innenstädte, Zentren und Ortskerne.
- **Vorrang für schienenbezogene Siedlungsachsen:** Eine vorrangige Siedlungsentwicklung entlang der Schienenachsen soll eine kompakte Siedlungsentwicklung unterstützen und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in Zukunft auslasten. Durch eine lokale Flächenpolitik können Städte und Gemeinden die Entwicklung dahin gehend steuern, dass möglichst viele Menschen im Einzugsgebiet der Haltepunkte wohnen und arbeiten. Daher sind die SPNV-Haltestellen als Entwicklungsschwerpunkte an den Schienenachsen in das Leitbild aufgenommen worden.
- **Weitere regionale Entwicklungskorridore:** weitere Entwicklungskorridore sind regionale Straßenbahnverlängerungen, Schienenstrecken mit möglichem Potenzial für regelmäßigen Personenverkehr sowie bedeutende Regionalbuslinien.
- **Regionale Freiräume sichern und entwickeln:** zusammenhängende und großräumige Grün- und Freiräume sollen im Zusammenhang mit den Siedungsflächen gesichert und weiterentwickelt werden.

Der INTRA **Leitbildplan** betrachtet die Region als Einheit und stellt einen Orientierungsrahmen für die weitere regionale Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung dar.

Im Plan aufgenommen sind die kommunalen Siedlungsschwerpunkte, die SPNV-Haltestellen als Entwicklungsschwerpunkte an Schienenachsen, die Zentralitätseinstufung sowie die weiteren regionalen Entwicklungskorridore (siehe oben).

Aus Sicht des Zweckverbandes sind mindestens Buslinien der Bedienungsebene 1 in ihrer Bedeutung für das Leitbild der konzentrierenden Siedlungsentwicklung den Schienenachsen gleichzusetzen.

B 1.6 Konsequenzen für den ÖPNV

Aus den demografischen und soziodemografischen Daten, die im „Wegweiser Demographischer Wandel“ der Bertelsmann Studie erhoben wurden, ist als wichtigste Tendenz zu

erkennen, dass die Gruppe der unter 18-Jährigen von 18,7 % (2003) auf 15,4 % (2020) sinken wird. Das heißt, dass die Zahl der Schüler, der Studenten und der Auszubildenden um bis zu 17,6 % abnehmen wird. Das Fahrtenangebot im Schülerverkehr könnte zukünftig ebenfalls schrumpfen. Ob dann noch das reguläre Fahrtenangebot im Schülerverkehr aufrechterhalten werden kann oder eine alternative Bedienungsform eingesetzt werden müsste, wäre dann im Einzelfall zu prüfen. Die sinkenden Schülerzahlen werden zu Schulstandortschließungen führen, sodass einzelne Fahrten überhaupt nicht mehr erforderlich sein werden.

Die im Verbundraum regional sehr unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung wird eine kleinräumige Anpassung des ÖPNV-Angebotes erforderlich machen. Auch die wachsende Anzahl privater Haushalte hat Einfluss auf den Einkaufs- und Versorgungsverkehr. Die Vielfalt von Lebensstilen und die Zunahme der verschiedenen Freizeitaktivitäten stehen jedoch im Konflikt mit den traditionellen Angebotsstrukturen des ÖPNV, die zurzeit auf eine regelmäßige, gleichgerichtete und starke Verkehrsnachfrage ausgerichtet sind.

Die Gruppe der Berufspendler wird bis 2015 voraussichtlich nicht von einer Abnahme betroffen sein. Da es unter den Berufspendlern weniger Zwangskunden¹¹ gibt, werden eher qualitative Faktoren die Kundenzahlen beeinflussen¹². Dazu gehören veränderte Mobilitätsbedürfnisse durch flexiblere Arbeitszeiten und -formen. Der klassische Berufsverkehr zu den Spitzenzeiten wird sich verringern, da sich durch die zunehmende individuelle Einteilung der Arbeitszeit die Fahrgastzahlen gleichmäßiger über den Tag verteilen. Die Verkehrsleistung wird im ÖPNV durch den Trend der Tertiärisierung nicht gesteigert, da Dienstleistungsverkehre häufig Individualverkehre sind. Ergänzend zum klassischen ÖPNV-Angebot können Angebote wie z. B. Fahrgemeinschaften (beispielsweise vermittelt über das Pendlerportal, vergleiche Kapitel C 6.2.2) diesem Trend entgegenwirken.

Die Zielgruppe der Senioren und der Personen, die durch Alter oder Behinderung in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wächst im Verbundraum stetig an. Der Personenkreis der 60 - 79-Jährigen von 20,3 % (2003) auf 23,2 % (2020), was einer Zunahme von 14,2 % entspricht. Der Anteil der über 80-Jährigen nimmt von 4,4 % (2003) auf 7,5 % (2020) zu, dies ist eine Steigerung von 70 %.

Um der zunehmenden Motorisierung der älteren Menschen zu begegnen, bedarf es einer Angebotspalette, die speziell auf die Wünsche und Bedürfnisse der einzelnen Kundensegmente zugeschnitten ist. Hervorzuheben sind auch die Maßnahmen im ÖPNV, die der Barrierefreiheit dienen. Da ist neben dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Kneeling und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen auch die darauf abgestimmte Infrastruktur zu nennen: Hochborde an den Haltestellen, Rampen und/oder Aufzüge an den SPNV-Haltestellen sowie an und in den Serviceeinrichtungen¹³.

¹¹ Als „Zwangskunden“ oder „nicht wahlfreie Kunden“ werden diejenigen Gruppen bezeichnet, denen kein anderes Verkehrsmittel als der ÖPNV zur Verfügung steht.

¹² Vgl. Freikamp, Henriette: Gesucht: Mobilitätsmanager für den ÖPNV in: Der Nahverkehr 10/2005, S. 61.

¹³ Siehe auch: Abschlussbericht der Enquetekommission Demografischer Wandel des niedersächsischen Landtages, Drucksache Nr. 15/3900, Kap. Daseinsvorsorge und Verkehr.

An das ÖPNV-Netz werden vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen unterschiedliche Anforderungen gestellt, denen durch eine Gliederung in verschiedene Bedienungsebenen begegnet wird. Die Bedienungsebenen unterscheiden sich durch Rahmenvorgaben für die Angebotsgestaltung (z. B. Stunden- oder Zweistundentakt) und durch den Einsatz unterschiedlicher Produkte wie beispielsweise Regionalbus und Taxibus (vergleiche Kapitel C 3.1.1). Die Differenzierung erfolgt entsprechend der jeweiligen Nachfragesituation.

B 2 Künftiges Verkehrsaufkommen

Das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen hängt nicht nur von den Strukturveränderungen, sondern auch von den Veränderungen im Verkehrsverhalten (zum Beispiel hinsichtlich der Verkehrsmittelbenutzung) und den PKW-Bestandsprognosedaten ab.

Das derzeitige Verkehrsverhalten wurde zuletzt im Jahr 2002 im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“ untersucht¹⁴. Für das Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen liegt ein gesonderter Ergebnisbericht vor, der Daten für das Zweckverbandsgebiet beinhaltet.

B 2.1 Pkw-Bestandsprognose

Die Pkw-Bestandsdaten des Jahres 2001 wurden den Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes bzw. den Ergebnissen der amtlichen Statistik der Landesämter Niedersachsen und Bremen entnommen. Die prognostizierten Daten zum Pkw-Bestand für das Jahr 2015 stammen aus dem Abschlussbericht: „Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen in Bremen und der Region für die Jahre 2001 und 2015“ und sind dort im eigenständigen Verfahren entwickelt worden.

Verbandsmitglied	PKW-Bestand		Entw. des PKW-Bestandes	
	2001	2015	absolut	in %
Bremen	279.627	285.911	+ 6.284	+ 2,2 %
Bremerhaven	58.790	57.836	- 954	- 1 %
Delmenhorst	45.950	47.553	+ 1.603	+ 3,5 %
Oldenburg (Oldb)	91.927	91.251	- 676	- 0,7 %
Summe kreisfreie Städte	476.294	482.551	+ 6.257	+ 1,3 %
Ammerland	80.514	86.230	+ 5.716	+ 7,1 %
Diepholz	155.037	204.696	+ 49.659	+ 32 %
Oldenburg	88.295	95.712	+ 7.417	+ 8,4 %
Osterholz	77.531	102.621	+ 25.090	+ 32,4 %
Verden	94.702	123.262	+ 28.560	+ 30,1 %
Wesermarsch	60.072	64.052	+ 3.980	+ 6,6 %

¹⁴ Mobilität in Deutschland 2002. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) erstellt durch das Institut für angewandte Sozialforschung (infas), Bonn und Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin. Weitere Informationen sind unter www.kontiv2002.de erhältlich.

Verbandsglied	PKW-Bestand		Entw. des PKW-Bestandes	
	2001	2015	absolut	in %
Summe Landkreise	556.151	676.573	+ 120.422	+ 17,8 %
ZVBN - Gebiet gesamt	1.032.445	1.159.124	+ 126.679	+ 12,3 %

Abschlussbericht Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen Bremen und Region 2001 und 2015, Bremen 2007

Tabelle B-4: Entwicklung des Pkw-Bestandes zwischen 2001 und 2015

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes zwischen 2001 und 2015 ist in der Tabelle B-4 enthalten. Aus ihr ist ersichtlich, dass der Pkw-Bestand innerhalb des ZVBN-Gebietes zwischen 2001 und 2015 von rund 1.032.000 PKW auf etwa 1.159.000 PKW ansteigt, das entspricht einer Steigerung von 12,3 %.

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes erfolgt innerhalb des ZVBN-Gebietes jedoch nicht einheitlich. Während für die Landkreise Diepholz und Verden mit einem Anstieg des Pkw-Bestandes um rund 30 % gerechnet wird, nimmt er in den kreisfreien Städten nur zwischen 0,7 % und 3,5 % zu. In Bremerhaven hingegen sinkt er um etwa 1 %.

Ergänzend zur Veränderung des Pkw-Bestandes wird zusätzlich die entsprechende Entwicklung des Motorisierungsgrades (Pkw/1.000 Einwohner) in der Tabelle B-5 dargestellt.

Verbandsglied	Motorisierungsgrad (PKW/1.000 Einw.)		Entw. des Motorisierungsgrades	
	2001	2015	Absolut	in %
Bremen	516	523	+ 7	+ 1,3
Bremerhaven	490	542	+ 52	+ 9,6
Delmenhorst	602	638	+ 36	+ 5,6
Oldenburg (Oldb)	589	562	- 27	- 4,8
Summe kreisfreie Städte	533	542	+ 9	+ 1,7
Ammerland	718	724	+ 6	+ 0,8
Diepholz	728	938	+ 210	+ 22,4
Oldenburg	720	727	+ 7	+ 0,9
Osterholz	695	910	+ 215	+ 23,6
Verden	709	863	+ 154	+ 17,8
Wesermarsch	636	670	+ 34	+ 5,1
Summe Landkreise	706	825	+ 119	+ 14,4
ZVBN - Gebiet gesamt	614	678	+ 64	+ 9,4

Abschlussbericht Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen Bremen und Region 2001 und 2015, eigene Berechnungen

Tabelle B-5: Entwicklung des Motorisierungsgrades zwischen 2001 und 2015

Aus der Tabelle B-5 ist zu erkennen, dass der Motorisierungsgrad trotz unterschiedlicher Entwicklung der Bevölkerungszahlen und des Pkw-Bestandes ansteigt. In den Städten Bremerhaven und Delmenhorst ist zwar ein Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen, während gleichzeitig der PKW-Bestand in Delmenhorst ansteigt und in Bremerhaven mit - 1 % (im Verhältnis zum Bevölkerungsrückgang von - 12,2 %) nur leicht abnimmt. Der Motorisierungsgrad wird aber in beiden Städten mit 9,6 % und 5,6 % von 2001 bis 2015 ansteigen. In den Landkreisen ist der Motorisierungsgrad stark schwankend. Während in den Landkreisen Ammerland und Oldenburg kaum eine Zunahme zu verzeichnen ist, steigen die Werte in Diepholz, Osterholz und Verden zwischen 17 % und 23 % an.

B 2.2 Verkehrsverhalten

Die Prognosedaten aus den vorherigen Kapiteln sind Grundlage für die Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens im ZVBN-Gebiet. Darüber hinaus liefern die Ergebnisse der infas-Studie „Mobilität in Deutschland“ ergänzende Daten für eine Prognose, da sie das Verkehrsverhalten erfassen.

Die Studie umfasst für das VBN-Gebiet 3.010 befragte Haushalte, 6.684 Personen und etwa 18.496 Wege. Erfasst wurde das gesamte VBN-Gebiet einschließlich der Umlandgemeinden. Im Gegensatz zu früheren Erhebungen wurden alle Personen ab 0 Jahre (früher ab 10 Jahre) berücksichtigt.

Im VBN-Gebiet haben 2 von 10 Haushalten keinen Pkw. Daraus ergibt sich eine Quote von 1,0 Auto pro Haushalt. Der durchschnittliche Wert in der Stadt Bremen liegt nur bei 0,8 und in den Landkreisen bei 1,2 Autos pro Haushalt.

Die **Mobilitätsquote** für einen durchschnittlichen Tag beträgt 86 %, das heißt 14 % der Befragten waren am Stichtag nicht mobil. An Sonntagen liegt diese Quote deutlich höher (über 30 %).

Bei den **Wegehäufigkeiten** liefert die Untersuchung einen durchschnittlichen Wert von 3,4 Wegen werktags, 3,0 am Samstag und 1,9 am Sonntag (bezogen auf alle Personen).

Ein Fünftel der Wege entfällt auf den Bereich von bzw. zur Arbeit oder Ausbildung. 31 % sind Wege in der Freizeit, weitere 23 % sind Einkaufswege und für private Erledigungen wurden 12 % ermittelt. 9 % entfallen auf die Kategorie „Bringen und Holen von Personen“.

Bei der **Verkehrsmittelnutzung** gibt es deutliche Unterschiede. 24 % der Einwohner zählen im VBN-Gebiet zu den täglichen und wöchentlichen Nutzern. Für Bremen sind es 42 % und in der Region (VBN-Landkreise) nur jeder Zehnte.

Der **ÖPNV-Anteil** lag für das gesamte VBN-Gebiet am Stichtag bei 6 % (Bundesdurchschnitt 8 %). Bremen erreicht einen Wert von 13 % und in den Landkreisen sind es lediglich 3 %.

Der Anteil der täglichen oder wöchentlichen Autonutzer erreicht einen Anteil von über 80 %. Für Fahrer und Mitfahrer liegt der PKW-Anteil am Stichtag bei 56 %. Auf Bremen entfallen 46 % und in den Landkreisen ergeben sich 64 %.

Die durchschnittliche **Wegelänge** beträgt für PKW-Wege etwa 15 Kilometer und im ÖPNV 14 Kilometer. Die mittlere **Reisegeschwindigkeit** liegt beim Auto bei rund 33 km/h gegenüber 18 km/h im ÖPNV. Die Wege in der Region sind durchschnittlich zwar kürzer, werden aber mit deutlich höherem Zeitaufwand pro Kilometer zurückgelegt.

B 2.3 Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Aufteilung nach Lebensphasen zeigt, dass vier Fünftel (80 %) der Gesamtbevölkerung des Verbundes selbst oder als Mitfahrer über einen PKW verfügen.

Die geringere ÖPNV-Versorgung in den Landkreisen gegenüber Bremen lässt auf die überdurchschnittlich hohe Motorisierung schließen. Die Entscheidung für oder gegen ein Auto kann sehr stark von den jeweiligen Mobilitätsbedürfnissen geprägt sein, zum Beispiel durch die notwendige Flexibilität des täglichen Arbeitsweges.

Ein attraktives Angebot im ÖPNV wird zunehmend wichtiger, um Kunden, Einwohner und Arbeitsplätze zu halten und neue hinzu zu gewinnen. Die nicht wahlfreien Kunden werden zur Ausnahme, zumal auch mit einer Zunahme der Führerscheinquote zu rechnen ist.

Es ist auch davon auszugehen, dass die Freizeit- und die Einkaufsverkehre in den nächsten Jahren aufgrund der Zunahme der älteren Bevölkerungsgruppe und der Abnahme der Erwerbspersonen steigen werden. Bislang konnten im ÖPNV in diesen Bereichen keine Fahrgastzuwächse erzielt werden, sodass sich hier mögliche Handlungsfelder ergeben könnten (siehe Kapitel B 1.2 Demografische Entwicklung).

B 3 Zusammenfassung

Die wesentlichen Faktoren, die für eine Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Rahmenbedingungen im ÖPNV Berücksichtigung finden, sind die Bevölkerungsentwicklung und hier im Besonderen der demografische Wandel, die Entwicklung der Erwerbstätigen und des PKW-Bestandes sowie die Entwicklungsziele für die räumliche Struktur.

Für die zukünftigen Planungen ist eine Flexibilität und Anpassungsfähigkeit der Infrastruktur an die sich wandelnde Nachfrage sowie die Überarbeitung und Anpassung von integrierten Verkehrsentwicklungsplänen (Integration von Raumentwicklungsplänen etc.) erforderlich.

In Siedlungsbereichen mit hoher Nachfrage bzw. in verdichteten Räumen sollen die ÖPNV-Leistungen entsprechend der Bedienungsebenen 1 und 2 gesichert und ausgebaut werden. In Räumen und Zeiten geringerer Nachfrage sollen die flexiblen Angebotsstrukturen gestärkt und ausgebaut werden.

Die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen erfordern ebenfalls eine laufende Anpassung an die zukünftigen Veränderungen.

- **Bevölkerungsentwicklung:** Ausgehend von den Bestandsdaten des Jahres 2001 wird eine Bevölkerungszunahme für das ZVBN-Gebiet von rund 1,68 Mio. Einwohner um 1,7 % auf rund 1,7 Mio. Einwohner bis zum Jahre 2015 ermittelt. Es ergeben sich lokal sehr starke Unterschiede: Für die kreisfreien Städte Bremerhaven und Delmenhorst werden Rückgänge von 12,2 % bzw. 2,4 %, für die Stadt Oldenburg und alle Landkreise jedoch Zuwächse prognostiziert. Bremen weist eine leichte Zunahme von 0,8 % auf.
- **Demografischer Wandel:** Alle zum ZVBN-Gebiet gehörenden Gebietskörperschaften sind von einer Alterung der Bevölkerung und einem Rückgang der unter 18-Jährigen Bevölkerung betroffen.
- **Entwicklung der Erwerbstätigen am Wohnort:** Für das ZVBN-Gebiet wird eine Zunahme um etwa 3 % von rund 783.000 Erwerbstätigen auf rund 808.000 Erwerbstätige prognostiziert.
- **Entwicklung der Erwerbstätigen am Arbeitsort:** Der Anteil der Erwerbstätigen am Arbeitsort wird von rund 817.000 auf rund 857.000 in 2015 prognostiziert. Das entspricht einer Zunahme von 4,6 % für das Gebiet des ZVBN.
- **Pkw-Bestandsprognose:** Für den Pkw-Bestand innerhalb des ZVBN-Gebietes wird zwischen 2001 und 2015 ein Anstieg von 1,032 Millionen Pkw um etwa 12 % auf rund 1,159 Millionen Pkw prognostiziert. Auch der Motorisierungsgrad steigt bis auf eine Ausnahme generell im ZVBN-Gebiet an.
- **Nach dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen** soll an dem Zentrale-Orte-Konzept mit Ober-, Mittel- und Grundzentrum festgehalten werden. Die ländlichen Re-

gionen sollen durch die überregionalen Verkehrsachsen erschlossen und an die Verkehrsknoten und Wirtschaftsräume angebunden werden.

- Im ÖPNV-orientierten Siedlungsstrukturkonzept werden mit dem Ziel der gegenseitigen Stärkung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV die folgenden Zielkonzepte formuliert:
 - Siedlungsstandorte sind so zu erschließen, dass sie mit regelmäßig verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend erreichbar sind.
 - Siedlungsstandorte mit einer günstigen Lage im ÖPNV-Netz werden hinsichtlich ihrer potenziellen Eignung für eine weitere Siedlungstätigkeit ausgewiesen.
- INTRA - Interkommunales Raumstrukturkonzept Region Bremen
 - Im Leitbild der konzentrierenden Siedlungsentwicklung, das durch ein Stärken der regionalen Qualitäten den Anforderungen an Nachhaltigkeit, der demografischen Entwicklung und der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit gerecht wird, findet die Bündelung der räumlichen Entwicklung statt.
 - Der Leitbildplan betrachtet die Region als Einheit und stellt einen Orientierungsrahmen für die weitere regionale Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung dar.
- Der Motorisierungsgrad steigt trotz unterschiedlicher Entwicklung der Bevölkerungszahlen und des Pkw-Bestandes an. Verkehrsverhalten: Es ist davon auszugehen, dass die Freizeit- und die Einkaufsverkehre in den nächsten Jahren aufgrund der Zunahme der älteren Bevölkerungsgruppe und der Abnahme der Erwerbspersonen steigen werden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle B-1:	Entwicklung der Einwohnerzahlen von 2001 bis 2015	B 1-3
Tabelle B-2:	Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen am Wohnort von 2001 bis 2015	B 1-6
Tabelle B-3:	Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort 2001 und 2015	B 1-7
Tabelle B-4:	Entwicklung des Pkw-Bestandes zwischen 2001 und 2015	B 2-2
Tabelle B-5:	Entwicklung des Motorisierungsgrades zwischen 2001 und 2015	B 2-2

Kartenverzeichnis

Karte B-1: Bevölkerungsentwicklung 2003 bis 2020