



Nahverkehrsplan 2013 – 2017

Teil B

Entwicklung des Fahrgastaufkommens
Bestandsaufnahme und Potenzialbetrachtung

Beteiligungsfassung 28. Juni 2012

Stadt Bremen
Stadt Bremerhaven
Stadt Delmenhorst
Stadt Oldenburg
Landkreis Ammerland
Landkreis Diepholz
Landkreis Oldenburg
Landkreis Osterholz
Landkreis Verden
Landkreis Wesermarsch

The logo for zvbn, consisting of a stylized red 'z' followed by the lowercase letters 'vbn' in a bold, sans-serif font.

zweckverband verkehrverbund
bremen/niedersachsen

Inhaltsverzeichnis Teil B

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen	B-3
B 2 Bestandsaufnahme.....	B-5
B 2.1 Strukturdaten	B-5
B 2.1.1 Einwohner im Planungsgebiet.....	B-5
B 2.1.2 Altersstruktur im Planungsgebiet	B-6
B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	B-7
B 2.1.4 Pendlerströme.....	B-10
B 2.1.5 PKW-Bestand	B-12
B 2.2 Fahrgastaufkommen	B-12
B 2.2.1 Modal Split.....	B-12
B 2.2.2 Gesamtes ÖPNV-Aufkommen im VBN.....	B-14
B 2.2.3 SPNV-Fahrgastaufkommen.....	B-16
B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen	B-21
B 2.2.5 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven	B-23
B 2.2.6 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst.....	B-25
B 2.2.7 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg	B-28
B 2.2.8 Fahrgastaufkommen der Landkreise.....	B-30
B 3 Potenzialbetrachtungen und zukünftige Herausforderungen	B-34
B 3.1 Bevölkerungsprognose und demografische Entwicklung	B-34
B 3.2 Potenziale und Herausforderungen je Gebietskörperschaft	B-39
B 3.2.1 Kreisfreie Städte.....	B-39
B 3.2.2 Landkreise	B-40
B 3.3 Zusammenfassung der Herausforderungen	B-41

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen

Das Verkehrsangebot auf Regionalbuslinien sollte zukünftig möglichst nachfrageorientiert geplant werden. Das in Teil C des Nahverkehrsplans entwickelte Zielnetz der Regionalbuslinien nähert sich diesem Anspruch an und basiert auf den Analysen dieses Kapitels. Das Verkehrsangebot der Stadtverkehre basiert auf den Planungen der jeweiligen Verbandsmitglieder und wurde in den Nahverkehrsplan integriert.

Zielsetzung

Als Grundlage für die Analyse der Fahrgastpotenziale der Regionalbuslinien (Bedienungsebene 1 und Bedienungsebene 2) dienen öffentlich verfügbare Strukturdaten, die dem Fahrgastaufkommen gegenübergestellt werden. Damit schafft die Analyse einen hinreichenden Rahmen zur einheitlichen Darstellung und somit Vergleichbarkeit der Potenziale auf Regionalbuslinien im Planungsgebiet untereinander. Weiterführende notwendige Feinplanungen je Linie setzen auf dieser einheitlichen Basis auf.

Die Auswertung der Strukturdaten (Einwohnerzahl und Altersstruktur, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Pendler und PKW-Bestand) erfolgt auf Gemeindeebene. Ebenfalls erfolgt die Betrachtung des Fahrgastaufkommens je Regionalbuslinie auf Gemeindeebene als Grundlage der Planungen. Hier dargestellt werden allerdings aggregierte Fahrgastauswertungen auf Ebene der kreisfreien Städte und Landkreise. Der Analyse der Verkehrsverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Berufspendler¹ wurde ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Hieraus lassen sich unter anderem Rückschlüsse auf die Zentralitätsfunktion von Gebietskörperschaften ziehen und somit auch auf andere Fahrtzwecke.

Vorgehensweise und Datengrundlagen

Zukünftige demografische Entwicklungen und ihr Einfluss auf das zukünftige Verkehrsangebot fließen in die Potenzialbetrachtungen ein. Aber auch sonstige nachfragerrelevante Einflussfaktoren wie z.B. touristische Entwicklungen finden bei der anschließenden Feinplanung von Regionalbuslinien Berücksichtigung.

Demographische Entwicklungen und Tourismus

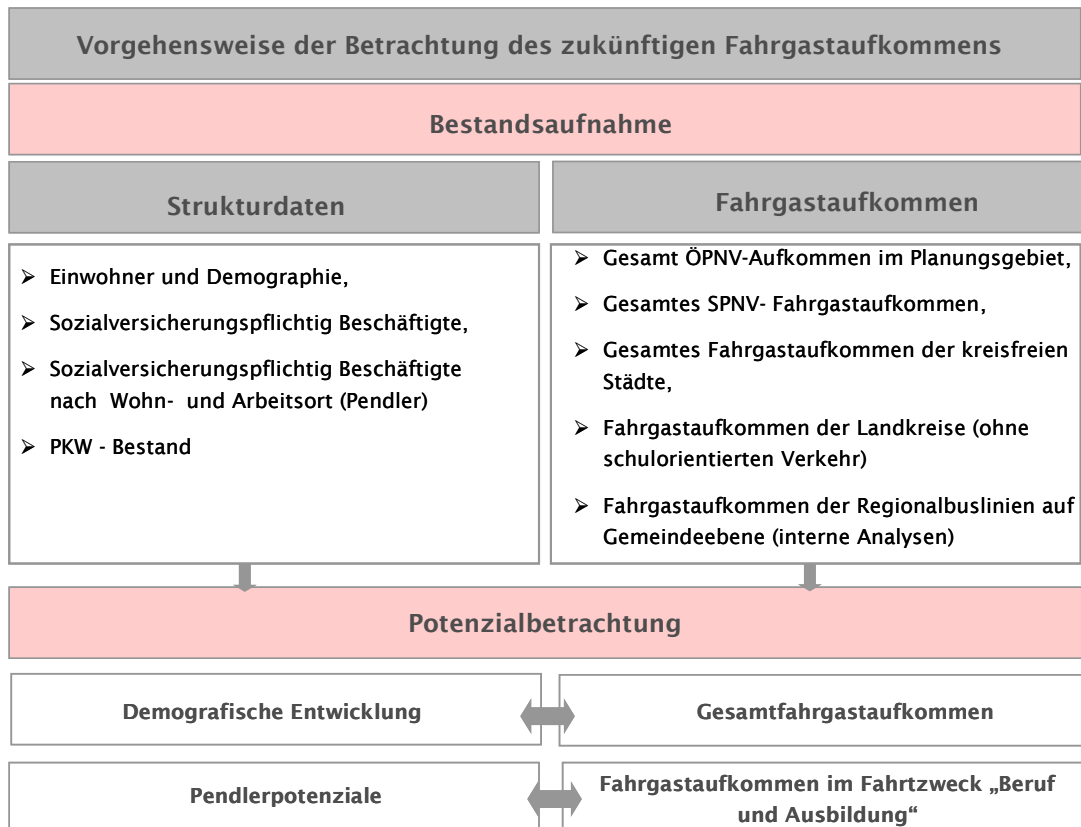
Bei der Analyse der oben genannten Faktoren wurde maßgeblich auf Zeitpunkte abgestellt, die kompatibel zu den VBN-Verkehrserhebungen sind. Die aktuellen Verkehrserhebungsdaten des VBN beziehen sich auf den Zeitraum 2007 bis 2010 und stellen einen durchschnittlichen Wert dieses Zeitraumes dar. Daher wurde für die Analyse der Strukturdaten vorrangig das Jahr 2009 gewählt.

Verkehrserhebung des VBN

Die Verkehrserhebung im Zeitraum 2007 bis 2010 konzentrierte sich auf Linien im Stadt- und Regionalbusverkehr sowie auf den SPNV. Linien im "Schulorientierten Verkehr" (Bedienungsebene 3) wurden in den Landkreisen nicht vollständig erhoben.

¹ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind (Quelle: Bundesagentur für Arbeit).

Daher erlaubt die Datengrundlage zwar Aussagen zum gesamten ÖPNV-Fahrgastaufkommen der Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg, jedoch ist für die Landkreise eine analoge Gesamtfahrgastzahl nicht verfügbar. Die Analyse des Gesamtfahrgastaufkommens für Landkreise erfolgt unter Ausschluss des Fahrtzwecks "Schule". Bei der Analyse der Fahrtzwecke im SPNV (Kapitel B-2.2.3) kann wieder auf den Fahrtzweck "Schule" zurückgegriffen werden.



Die im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes erstellten linienbezogenen Analysen der Regionalbusse auf Bedienungsebene 1 und Bedienungsebene 2 wurden mit den Landkreisen besprochen und flossen in die Erstellung des Zielnetzes im Teil C ein. Es wird angestrebt, dass zukünftige Planungen des Verkehrsangebotes der Regionalbuslinien sich an Fahrgastanalysen und Potenzialbetrachtungen orientieren.

Analysen und Potenzialbetrachtungen als Grundlage zukünftiger Planungen

B 2 Bestandsaufnahme

Das Kapitel B2 umfasst die Bestandsaufnahme der Strukturdaten je Gebietskörperschaft sowie die Analyse des Fahrgastaufkommens. Dabei wird das Fahrgastaufkommen einerseits für das gesamte Planungsgebiet dargestellt, aber auch separat für den SPNV sowie die einzelne Gebietskörperschaften. Dabei erfolgen die Fahrgastauswertungen für die Landkreise ohne den Fahrtzweck "Schule".

B 2.1 Strukturdaten

B 2.1.1 Einwohner im Planungsgebiet

Im Planungsgebiet lebten im Jahr 2009 insgesamt 1.692.000 Menschen. Dies waren etwa 0,2 % weniger als noch im Jahr 2004 (zum Vergleich: Im Land Niedersachsen verringerte sich die Gesamtzahl der Einwohner um 0,9 % und im Land Bremen um 0,2 %).

Rückläufige Einwohnerzahlen im Planungsgebiet

Das mit Abstand größte Oberzentrum im Planungsgebiet stellt die Stadt Bremen mit knapp 548.000 Einwohnern dar. Seit 2004 konnte die Stadt Bremen einen Einwohnerzuwachs von 0,3 % verzeichnen. In den beiden weiteren Oberzentren des Planungsgebietes – Stadt Oldenburg sowie Stadt Bremerhaven – leben 162.000 Einwohner bzw. 114.000 Einwohner.

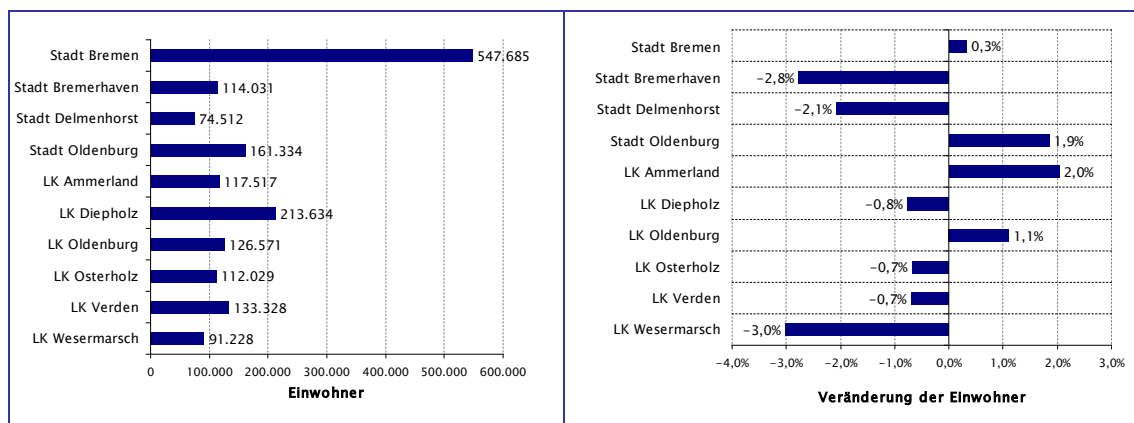


Abb. B-1: Einwohner im Planungsgebiet 2009 und Veränderung der Einwohnerzahl 2009 gegenüber 2004 (Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen – LSKN; Stat. Landesamt Bremen)

Während die Stadt Oldenburg einen Einwohnerzuwachs von 1,9 % zwischen 2004 und 2009 verzeichnen konnte, nahm die Einwohnerzahl von Bremerhaven im selben Zeitraum um 2,8 % ab.

Die vierte kreisfreie Stadt im Planungsgebiet – Delmenhorst – zeigt ähnlich abnehmende Einwohnerzahlen wie Bremerhaven.

Der einwohnerstärkste Landkreis ist mit etwa 214.000 Einwohnern der Landkreis Diepholz. Der Landkreis Wesermarsch ist mit 91.000 Einwohnern der Landkreis mit der geringsten Einwohnerzahl im Planungsgebiet. Im Zeitraum 2004 bis 2009 verringerte sich die Bevölkerung des Landkreises Wesermarsch um 3,0 %.

Einwohnerzahlen der Landkreise auf Gemeindeebene für das Jahr 2009 sowie in der Veränderung gegenüber 2004 sind in der Anlage (Diagramm B-1) dargestellt.

B 2.1.2 Altersstruktur im Planungsgebiet

Die Altersstruktur der sechs Landkreise zeigt im Vergleich zu den kreisfreien Städten (Bremen, Bremerhaven, Oldenburg, Delmenhorst) einen höheren Anteil an Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren. Besonders hervorzuheben sind hier die Landkreise Oldenburg und Ammerland mit einem überproportional hohen Anteil in dieser Altersklasse. Ebenfalls ist die Altersgruppe 30–65 Jahre in den Landkreisen proportional stärker ausgeprägt.

Demgegenüber weisen die kreisfreien Städte tendenziell einen höheren Anteil an jungen Menschen im Ausbildungsalter (18–30 Jahre) sowie an Senioren (über 65 Jahre) auf. Die Stadt Oldenburg bildet hier mit einem geringeren Anteil an Senioren eine Ausnahme.

Höherer Anteil von Kindern- und Jugendlichen in den Landkreisen

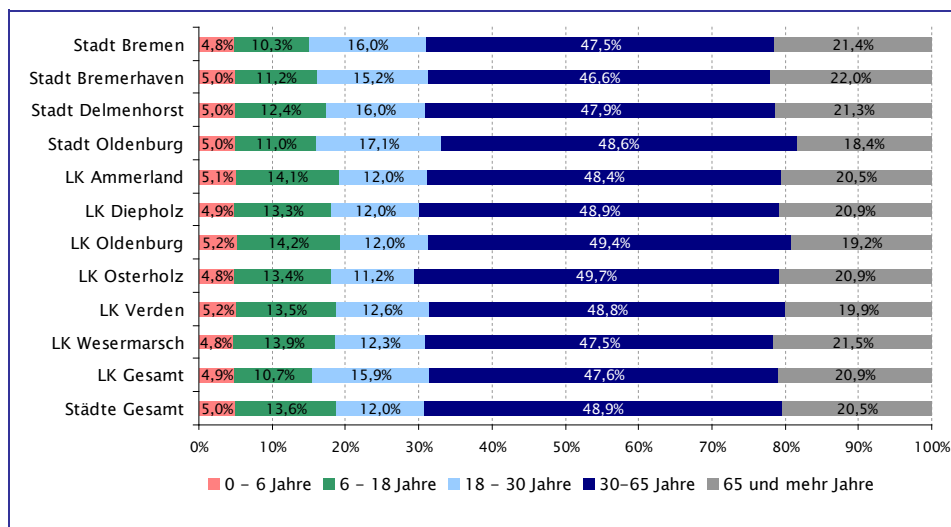


Abb. B-2: Altersstruktur der Einwohner im Planungsgebiet 2009 (Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen-LSKN; Statistisches Landesamt Bremen)

Die Entwicklung der Altersstruktur zwischen 2004 und 2009 zeigt einen deutlichen Trend der Abnahme des Anteils an Kindern und Jugendlichen. Für die Summe der sechs Landkreise bedeutet dies eine Abnahme von 16 % der Kinder unter 6 Jahre und 6 % der Kinder und Jugendlichen im Alter von 6–18 Jahren. Die vier kreisfreien Städte verzeichneten demgegenüber lediglich eine Abnahme von 5 % bei Kindern unter 6 Jahren sowie 7 % bei älteren Kindern und Jugendlichen (6–18 Jahre).

Stärkere Veränderungen der Altersstrukturen in den Landkreisen

Die starke Abnahme der Bevölkerung in der Altersgruppe 0–18 Jahre in den Landkreisen, führt mittel- und langfristig zu einer weiter anhaltenden Abnahme von Kindern und Jugendlichen in den Landkreisen. Weitere Aussagen hierzu finden sich im Kapitel B 3.1.

Während der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren im Zeitraum 2004 bis 2009 abnahm, ist eine deutliche Zunahme des Seniorenanteils über 65 Jahre (+14%) zu beobachten. Auch hier waren die Landkreise deutlich stärkeren Veränderungen unterzogen als die kreisfreien Städte.

Im Vergleich dazu änderte sich die Altersstruktur in Niedersachsen (insgesamt) im genannten Zeitraum tendenziell in dieselbe Richtung, jedoch weniger ausgeprägt: Die Zahl der Einwohner unter 18 Jahren sank um 9 % und die Zahl der Einwohner über 65 Jahre erhöhte sich um 2 %.

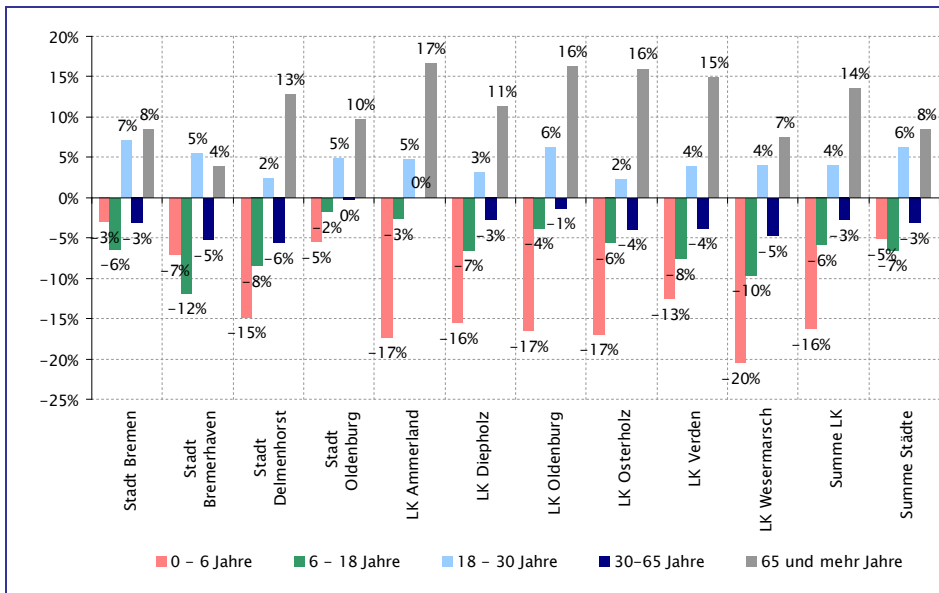


Abb. B-3: Veränderung der Einwohner je Altersgruppe 2009 gegenüber 2004 (Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen - LSKN; Statistisches Landesamt Bremen)

B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die drei Oberzentren des Planungsgebietes – Stadt Bremen, Stadt Oldenburg und Stadt Bremerhaven – weisen die höchste Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort je Einwohner im Jahr 2009 auf. Dies unterstreicht die Bedeutung und Zentralität dieser Städte im Planungsgebiet. Insbesondere in der Stadt Bremerhaven konnte im Zeitraum 2004 bis 2009 die Zahl der Beschäftigten um nahezu 10 % gesteigert werden (bei einem gleichzeitigen Rückgang der Einwohner um 2,8 %). Auch die Steigerung der Beschäftigten in der Stadt Oldenburg um 6,3 % ist bemerkenswert. Die Stadt Bremen weist ein vergleichsweise geringes Wachstum von 2,4 % auf. Die Stadt Delmenhorst erreicht als vierte kreisfreie Stadt im Planungsgebiet gegenwärtig wesentlich geringere Werte bei den Beschäftigten je Einwohner. Im Zeitraum 2004 bis 2009 verringerte sich die Zahl der Beschäftigten um 0,4 %.

Konzentration der Arbeitsplätze in den kreisfreien Städten

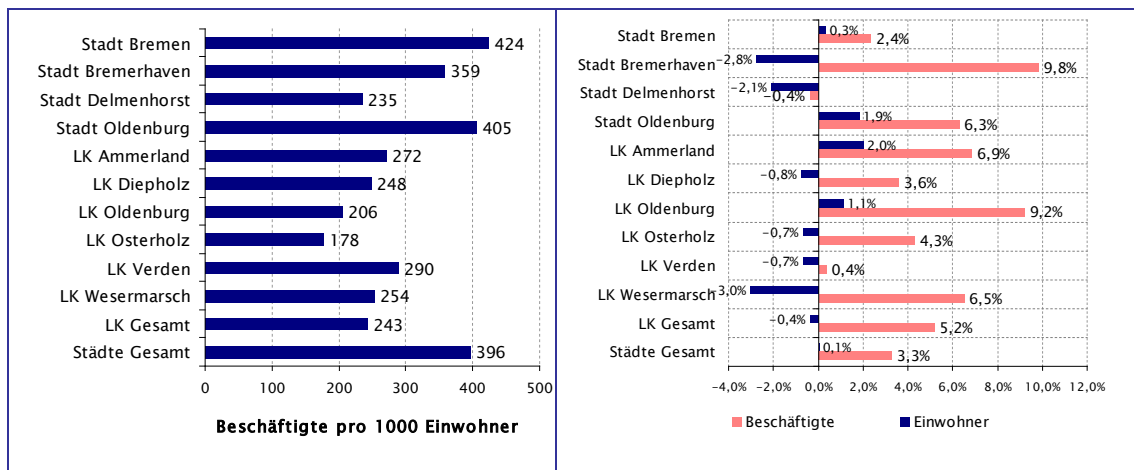


Abb. B-4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner am Arbeitsort 2009 sowie Veränderung der Beschäftigten und Einwohner 2009 gegenüber 2004 (Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen – LSKN; Statistisches Landesamt Bremen)

Neben den drei Oberzentren weisen die Landkreise Verden und Ammerland ebenfalls eine vergleichsweise hohe Anzahl von Beschäftigten (Arbeitsort) auf. Dies ist hier insbesondere auf die Bedeutung der Städte Verden und Achim (LK Verden) sowie Westerstede und Bad Zwischenahn (LK Ammerland) als Arbeitsort innerhalb dieser Landkreise zurückzuführen. Während der Landkreis Ammerland im Zeitraum 2004 bis 2009 neue Beschäftigte hinzugewinnen konnte (+6,9 %), stagnierte die Entwicklung im Landkreis Verden nahezu (+0,4 %).

Trotz der positiven Entwicklung des Landkreises Oldenburg hinsichtlich der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (+9,2 %) zwischen 2004 und 2009, arbeiten in diesem Landkreis im Jahr 2009 nur durchschnittlich 206 Beschäftigte pro 1.000 Einwohner. Damit erreicht der Landkreis Oldenburg ebenso wie der Landkreis Osterholz einen unterdurchschnittlichen Wert im Vergleich zu den anderen Landkreisen des Planungsgebietes.

Die nachfolgende Abbildung B-5 stellt einen Vergleich aller kreisangehörigen Gemeinden je Landkreis im Planungsgebiet im Bezug auf Ihre Bedeutung als Arbeitsplatz dar. Es wird hier unter anderem deutlich, dass starke Unterschiede innerhalb eines Landkreises vorliegen können. Während beispielsweise die Stadt Verden den höchsten Wert an "Beschäftigten pro Einwohner" besitzt, rangieren Gemeinden wie Dörverden und Kirchlinteln des selben Landkreises auf den hinteren Rängen und generieren somit eher Auspendlerströme (Quellverkehr).

Weitere Darstellungen der Beschäftigten auf Gemeindeebene finden sich in der Anlage (Diagramm B-2).

Wichtige Arbeitsorte innerhalb der Landkreise

Innerhalb der Landkreise starke Unterschiede bei der Arbeitsplatzverfügbarkeit

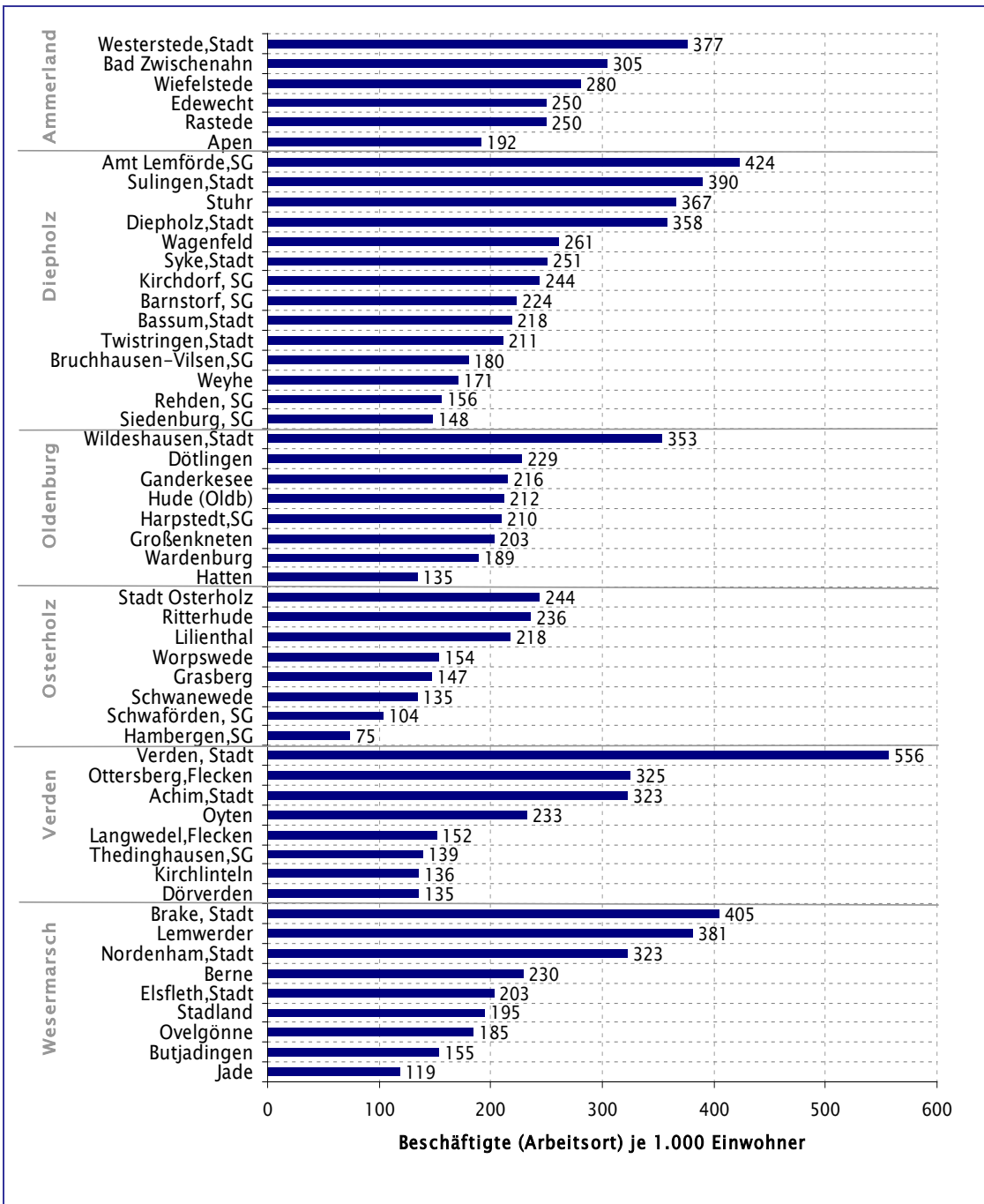


Abb. B-5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner auf Gemeindeebene in 2009 (Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen – LSKN; Statistisches Landesamt Bremen)

B 2.1.4 Pendlerströme

Die Stadt Bremen verfügt mit etwa 270.000 Pendlern täglich über das höchste Pendleraufkommen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) im Planungsgebiet. Dieses setzt sich zu 50 % aus Pendlern im Binnenverkehr der Stadt zusammen, zu weiteren 38 % aus Einpendlern und zu 12 % aus Auspendlern². Aber auch die Städte Oldenburg und Bremerhaven verfügen aufgrund der Arbeitsplatzsituation über ein hohes Pendleraufkommen sowohl im Binnenverkehr als auch im Zielverkehr (Einpendler). Demgegenüber weist die Stadt Delmenhorst mit 46 % der Beschäftigten einen ausgeprägten Quellverkehr (Auspender) auf.

Starker Binnen- und Zielverkehr der kreisfreien Städte

Unter den Landkreisen verfügt der Landkreis Diepholz über das höchste Pendleraufkommen. Mit täglich über 90.000 Pendlern generiert der Landkreis Diepholz größere Pendlerströme als die Stadt Oldenburg. Im Landkreis Diepholz pendeln täglich etwa 38 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus dem Landkreis heraus und 19 % in den Landkreis hinein. Mit einem Anteil von 43 % am Pendleraufkommen verfügt der Landkreis aber auch über einen bedeutenden Binnenverkehr.

Landkreise weisen unterschiedliche Pendlerstrukturen auf

Die Landkreise Verden und Ammerland weisen eine ähnliche Pendlerstruktur auf wie der Landkreis Diepholz, jedoch mit einem geringeren absoluten Pendleraufkommen von täglich etwa 63.000 Pendlern für den Landkreis Verden und 51.000 Pendlern für den Landkreis Ammerland.

Die Landkreise Osterholz und Oldenburg werden vom Quellverkehr (Auspender) dominiert. Der Landkreis Wesermarsch verfügt von allen Landkreisen über den höchsten Binnenverkehrsanteil.

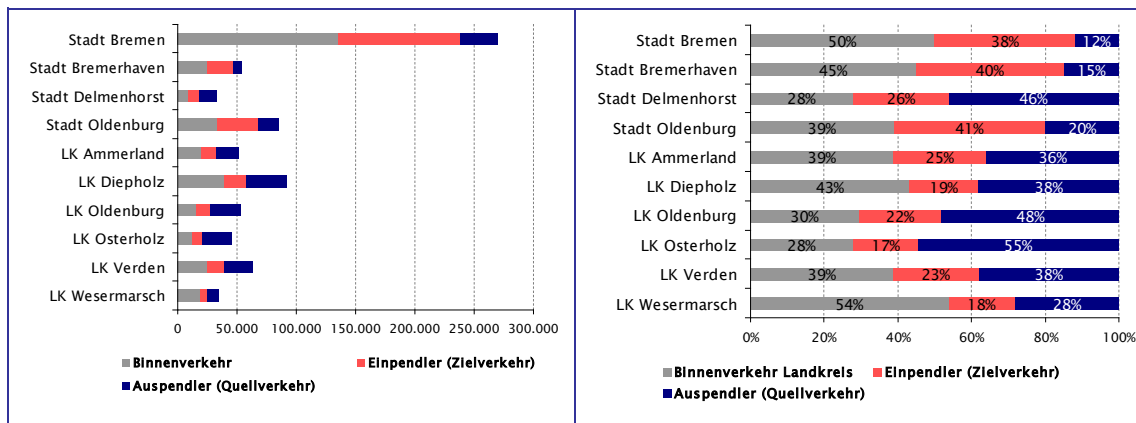


Abb. B-6: Pendler 2009 differenziert nach Binnen-, Quell- und Zielverkehr absolut und Anteile (Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen - LSKN; Statistisches Landesamt Bremen)

² Als Auspendler bzw. Einpendler wird in dieser Auswertung klassifiziert, wer die Landkreisgrenze überschreitet.

Die Gemeinde Stuhr sowie die Städte Achim und Verden sind die Gebietskörperschaften in den Landkreisen mit dem stärksten Pendleraufkommen³. Alle drei Gebietskörperschaften besitzen ein starkes Einpendleraufkommen. Gleichzeitig pendeln aus Stuhr und Achim vergleichbar viele Beschäftigte aus, wogegen die Stadt Verden eher ein starkes Binnenaufkommen besitzt.

Die unten stehende Abbildung B-7 verdeutlicht die Pendlerströme je Landkreis und Gebietskörperschaft. Dabei wird auch bei dieser Darstellung deutlich, dass starke Unterschiede zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften hinsichtlich des für verkehrliche Planungen relevanten Pendleraufkommens bestehen. Das Pendleraufkommen ist sortiert nach der Summe des Quell- und Zielverkehrs je Gebietskörperschaft dargestellt. Der Binnenverkehr der Gemeinden wurde nicht in diese Sortierung einbezogen.

Weitere Darstellungen der Pendler auf Gemeindeebene finden sich in der Anlage (Diagramm B-3).

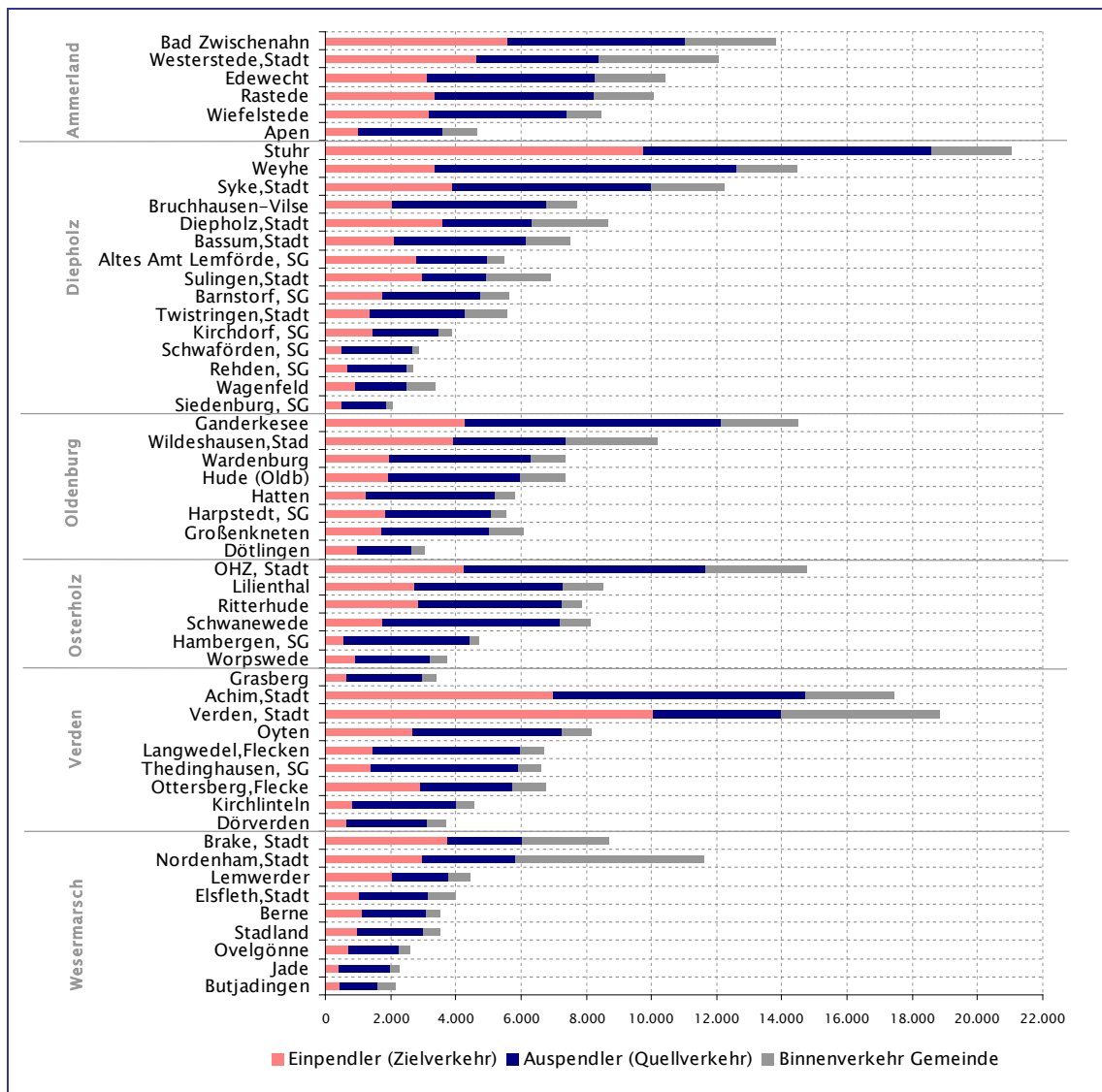


Abb. B-7: Pendler auf Gemeindeebene in 2009 (LSKN; Statistisches Landesamt Bremen)

³ Als Auspendler bzw. Einpendler wird in dieser Auswertung klassifiziert, wer eine Gemeindegrenze überschreitet.

B 2.1.5 PKW-Bestand

Der Bestand an Personenkraftwagen (Pkw) im Planungsgebiet hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Dabei ist die Zunahme in den Landkreisen mit insgesamt 2,5 % im Zeitraum 1.1.2008⁴ bis 1.1.2010 deutlicher als in den Städten. Den niedrigsten Pkw-Bestand je Einwohner hatte im Jahr 2010 die Stadt Bremerhaven mit 384 Pkw pro 1.000 Einwohner. Den höchsten Bestand verzeichnet der Landkreis Diepholz mit 562 Pkw je 1.000 Einwohner.

Im Vergleich dazu verzeichnete das Land Niedersachsen insgesamt einen Pkw-Bestand von 518 Pkw je 1.000 Einwohner zum 1.1.2010. Der Zuwachs betrug im selben Zeitraum 2,2 %.

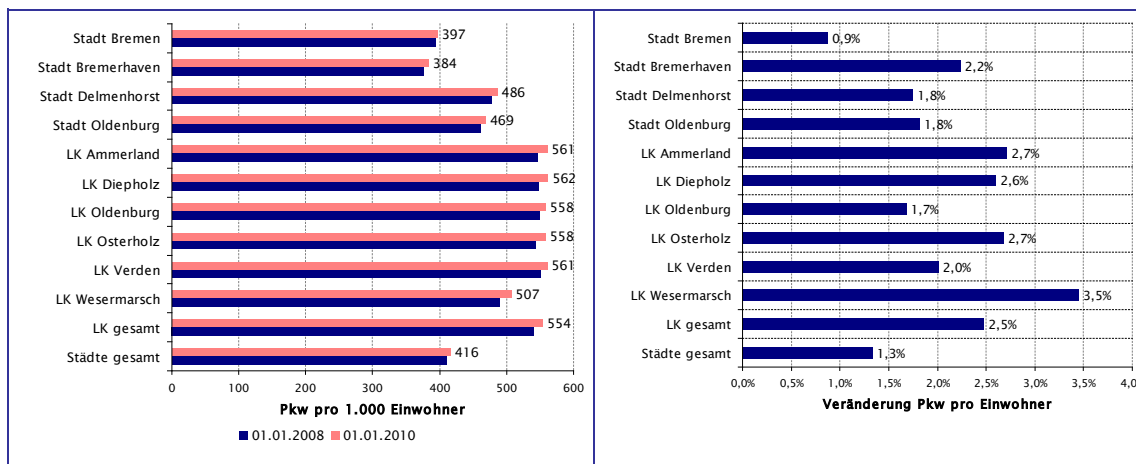


Abb. B-8: Pkw Bestand je 1.000 Einwohner 2008 und 2010 sowie Veränderung des PKW-Bestands (pro Einwohner) (Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen – LSKN; Statistisches Landesamt Bremen)

B 2.2 Fahrgastaufkommen

B 2.2.1 Modal Split

Im Rahmen der zwischen Dezember 2001 und Dezember 2002 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführten Erhebung zur Mobilität in Deutschland wurde die Befragungsstichprobe für den Bereich des VBN so erhöht, dass Aussagen zum Mobilitätsverhalten in Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie für die VBN-Landkreise in Gesamtheit möglich waren. Nachstehende Abbildung zeigt die Ergebnisse für die Hauptverkehrsmittelnutzung in Deutschland insgesamt sowie in den jeweiligen Gebietskörperschaften (Modal Split).

Modal Split 2002

⁴ Ein statistischer Vergleich mit Werten vor dem 1.1.2008 ist aufgrund veränderter Datenerfassung nicht möglich.

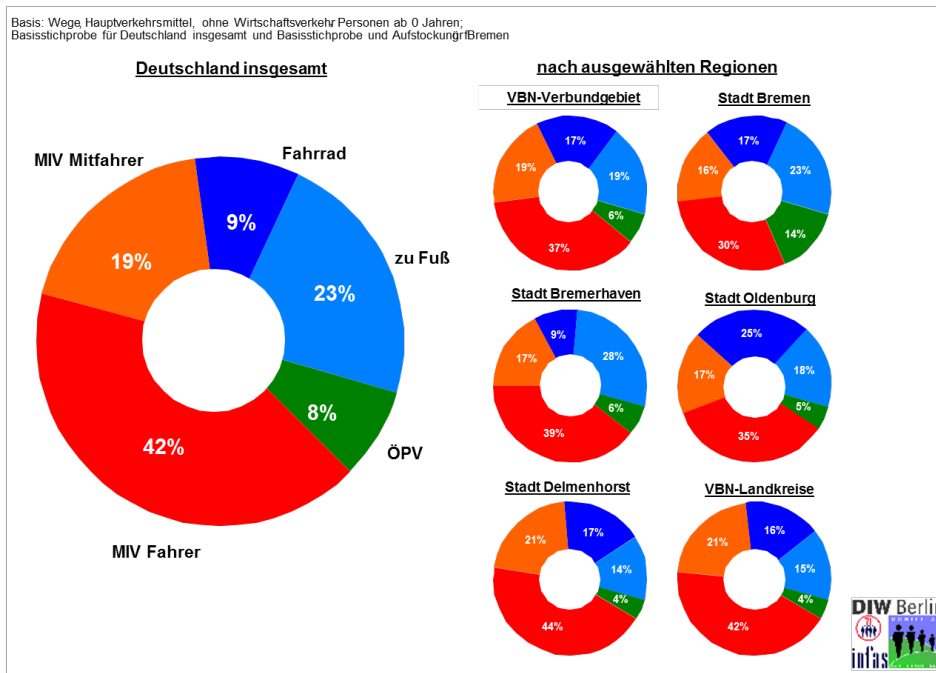


Abb. B-9: Modal Split 2002 (Datenquelle: VBN 2004)

In der im Jahr 2008 durchgeführten Folgerhebung wurde die Befragungstichprobe für den Bereich des VBN nicht erhöht. Dementsprechend liegen die Daten zum Modal Split nur für das Land Bremen und das Land Niedersachsen insgesamt vor (vgl. Abb. B-10).

Modal Split 2008

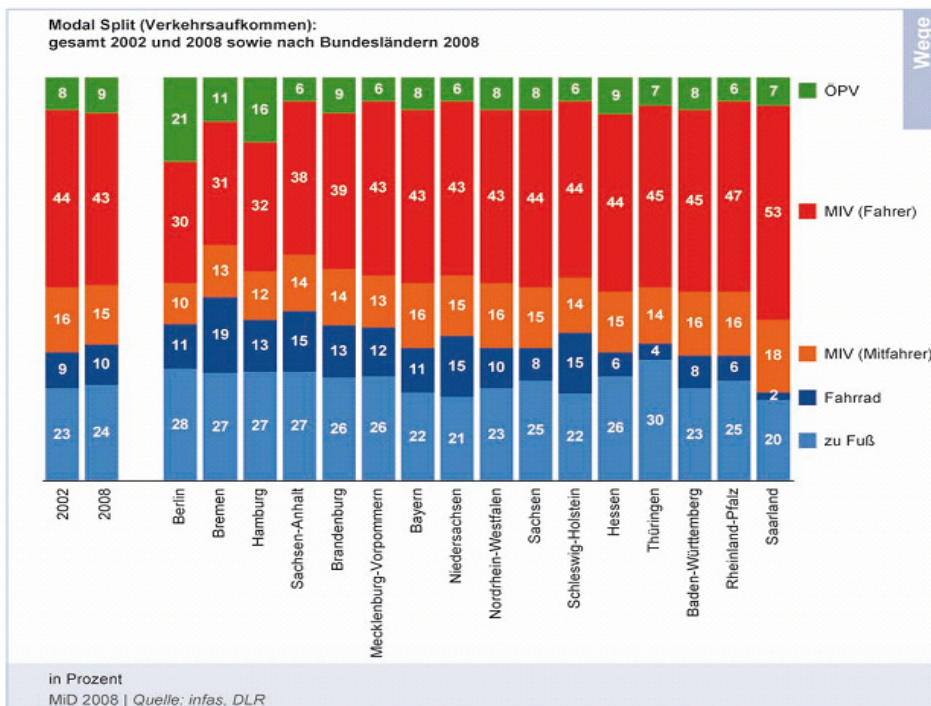


Abb. B-10: Modal Split 2008 (Datenquelle: MiD 2008)

Für das Land Niedersachsen ist lediglich noch eine Differenzierung des Modal Split-Anteils ÖPNV für die in der Erhebung verwendeten Raumkategorien "Kernstädte" und "verdichtete Kreise" möglich (vgl. B-11). Insofern sind Aussagen hinsichtlich der Entwicklung des Modal Split im VBN seit 2002 nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich.

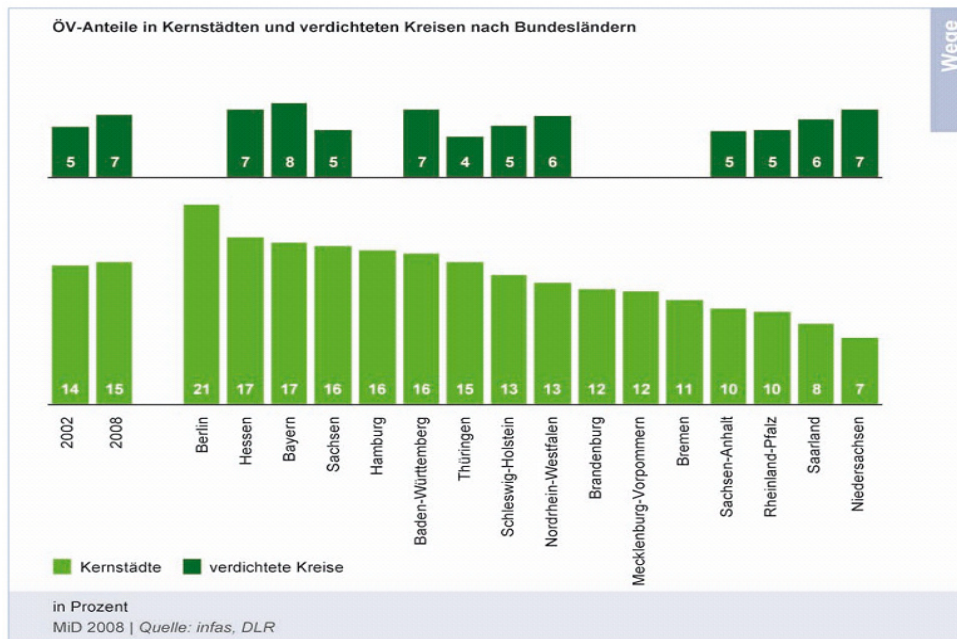


Abb. B-11: Modal Split 2008 (Datenquelle: MiD 2008)

Vergleicht man die Ergebnisse der beiden Länder insgesamt mit den jeweiligen Werten für 2002 lässt sich festhalten, dass sich in Niedersachsen die Anteile des ÖPNV und des Fußgängerverkehrs nicht verändert haben. Der Anteil des Fahrradverkehrs ist um 2 % gestiegen. Die Anteile des MIV sind um 1 % und des MIV (Mitfahrer) um 2 % gefallen.

Entwicklung seit 2002

Im Bundesland Bremen ist insbesondere der Fußverkehr angestiegen (+3 %), der Radverkehr ist um 2 % gestiegen und auch der MIV (Mitfahrer) ist um 1 % angestiegen. Im MIV ist ein Rückgang von 3 % und im ÖPNV um 2 % festzustellen.

B 2.2.2 Gesamtes ÖPNV-Aufkommen im VBN

Nachstehende Angaben zum Fahrgastaufkommen basieren auf den von der VBN GmbH erstellten jährlichen Verbundstatistiken, deren Grundlage die im VBN verkauften Tickets sind. Der Betrachtungszeitraum umfasst die Jahre 2000 bis 2010.

Grundlagen

Seit dem Jahr 2000 hat sich die Zahl der Fahrgäste im VBN von rund 116,8 Mio. auf rund 140,4 Mio. erhöht. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 20,2 %. Im Vergleich zur Entwicklung der Fahrgastzahlen im Nahverkehr in Deutschland insgesamt in diesem Zeitraum (+ rund 18,8 %) (vgl. Verkehr in Zahlen 2010/2011: 216f, 338) stellt dies einen leicht überdurchschnittlichen Zuwachs dar.

Fahrgäste gesamt

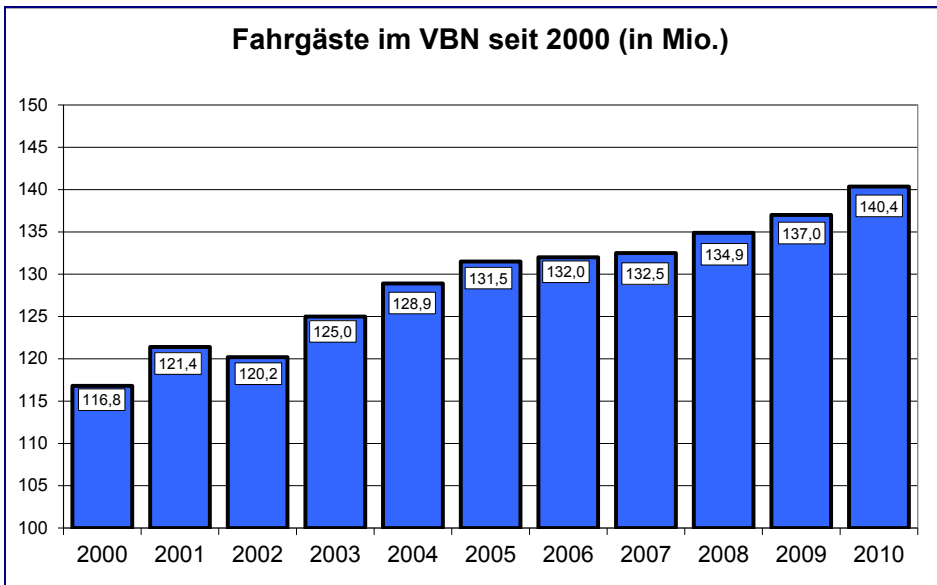


Abb. B-12: Fahrgäste im VBN seit 2000 (Datenquelle: VBN 2011)

Die Fahrgastzahlen sind in allen vier VBN-Tarifgebieten (vgl. Kap. A4) in diesem Zeitraum gestiegen⁵:

Fahrgäste je Tarifgebiet

- Im Tarifgebiet 1 (Bremen) von rund 63,9 Mio. auf rund 65,4 Mio. Fahrgäste (+2,3 %)
- Im Tarifgebiet 2 (Bremerhaven) von rund 8,6 Mio. auf 9,5 Mio. Fahrgäste (+9,2 %)
- Im Tarifgebiet 3 (Oldenburg) von rund 4,7 Mio. auf 5,5 Mio. Fahrgäste (+7,5 %)
- Im Tarifgebiet 4 (VBN-Region) von rund 25,0 Mio. auf 29,4 Mio. Fahrgäste (+19,4 %)

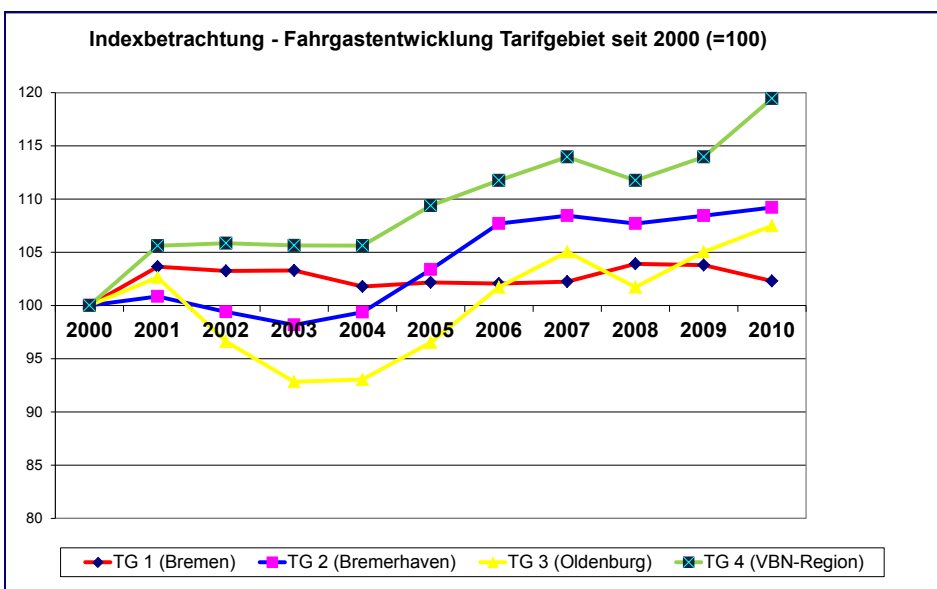


Abb. B-13: Fahrgastentwicklung je Tarifgebiet (Datenquelle: VBN 2011)

⁵ Da die Sonderangebote und SonderTickets im VBN gemäß der Vertriebsstatistik des VBN keiner konkreten Preisstufe zugewiesen sind und somit nicht konkret einem Tarifgebiet zugeordnet werden können, ist die Summe der Fahrgastzahlen je Tarifgebiet nicht identisch mit der VBN-Gesamtzahl in Abb. B-13.

Im Tarifgebiet 1 haben sich die Fahrgastzahlen insbesondere im Bereich der Preisstufe II (Verbindung von Bremen-Nord mit dem SPNV nach Bremen, Stadt) sehr positiv entwickelt. Diese konnten von rund 3,4 Mio. im Jahr 2000 auf rund 4,9 Mio. im Jahr 2010 gesteigert werden (+42 %).

Positive Entwicklung in den Tarifgebieten

Im Tarifgebiet 4 sind seit 2000 ab der Preisstufe C überdurchschnittliche Fahrgaststeigerungen festzustellen, wobei insbesondere in den hohen Preisstufen F, G und H sehr hohe Steigerungsraten von 59 % (PST F), 48 % (PST G) und 70 % (PST H) vorliegen.

Fahrgäste mit Zeitkarten⁶, also regelmäßige Nutzer des VBN, stellen mit rund 82,4 Mio. im Jahr 2010 die größte Fahrgastgruppe dar (58,7 %). Deren Gesamtzahl ist seit 2000 weitgehend konstant geblieben (-0,3 %).

Fahrgäste mit Zeitkarten

Die Zahl der Fahrgäste mit Tickets, die dem Gelegenheitsverkehr zuzurechnen sind⁷, betrug im Jahr 2010 rund 33,1 Mio. (23,6 %). Diese Fahrgastgruppe hat seit 2000 um 20,4 % zugenommen.

Fahrgäste im Gelegenheitsverkehr

Der mit Abstand stärkste Zuwachs erfolgte allerdings im Bereich der Sondertickets⁸. Im Jahr 2010 waren rund 24,8 Mio. Fahrgäste mit VBN-Sondertickets unterwegs (17,7 %). Damit hat sich die Zahl der Fahrgäste mit diesen Tickets seit dem Jahr 2000 mehr als verdoppelt.

Fahrgäste mit Sondertickets

B 2.2.3 SPNV-Fahrgastaufkommen

Die letzte VBN-Verkehrserhebung umfasste die Erhebungsperioden Winter 2007, Frühjahr 2008, Sommer 2009 und Herbst 2010. Dabei sind u. a. alle 14 SPNV-Linien, die im VBN verkehren, erhoben worden. Die Erhebungsgrenze erstreckte sich dabei bis zum ersten Bahnhof, der außerhalb des VBN-Gebietes lag. Für die folgenden Darstellungen sind die Zählergebnisse hochgerechnet und auf Gebietskörperschaften aufgeteilt worden.

VBN-Verkehrserhebung 2007-2010

Außerdem werden Zahlen aus der Verkehrserhebung 2002-2003 herangezogen, um Veränderungen gegenüber der aktuellen Verkehrserhebung darzustellen. In der Anlage (Matrizen B-1 bis B-6) sind getrennt nach Wochentagstypen die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2007-2010 sowie der Verkehrserhebung 2002-2003 bezogen auf den SPNV detailliert dargelegt.

VBN-Verkehrserhebung 2002-2003

Insgesamt nutzen täglich montags bis freitags innerhalb des VBN-Gebietes fast 70.000 Fahrgäste den SPNV (vgl. Anlage; Matrix B-1). Dabei stellt der Binnenverkehr in Bremen (einschließlich Bremen-Nord) mit ca. 16.750 Fahrgästen/Tag die stärkste Relation⁹ dar. Dies entspricht einem Anteil von fast 25 % am SPNV-Verkehrsaufkommen. Mit deutlichem Abstand folgt die Relation Bremen - Landkreis Verden, die einen Anteil von ca. 10 % am Gesamtverkehrsaufkommen im SPNV besitzt (ca. 7.200 Fahrgäste/Tag).

Ergebnisse mo-fr 2007-2010

⁶ 7-Tage-Ticket, 7-TageTicket Schüler, MonatsTicket, MonatsTicket Schüler, Jugend-FreizeitTicket (Monat/Jahr), Jahresabonnement/Plus, Firmen-/JobTicket

⁷ EinzelTicket, Kindereinzelticket, TagesTicket/Plus, Gruppenticket, Kurzstrecke BSAG/Schüler 10er

⁸ Kombi- und SonderTickets, SemesterTicket

⁹ Relation → Hin- und Rückrichtung, z. B. von Bremen nach Verden und von Verden nach Bremen

An dritter Stelle steht die Verbindung zwischen Bremen und dem Landkreis Diepholz, hier werden täglich ca. 6.200 Fahrgäste befördert (Anteil ca. 9 %).

Die Matrix B-2 der Anlage zeigt die Erhebungsergebnisse aus den Jahren 2002–03. In diesem Zeitraum wurden ca. 53.000 Fahrgäste täglich (mo–fr) im SPNV des VBN gezählt. Dies bedeutet einen Anstieg der Anzahl der Fahrgäste um ca. 30 % zwischen den beiden Erhebungsperioden.

*Ergebnisse mo–fr
2002–2003*

Die folgende Abbildung B-14 zeigt die Top 10 Relationen montags – freitags der Verkehrserhebung 2007–2010. Außerdem sind die Werte der Verkehrserhebung 2002–2003 zum Vergleich aufgeführt.

Festzustellen ist, dass bis auf die Verbindung zwischen den beiden Oberzentren Bremen – Oldenburg, alle Top 10 Relationen Zuwächse verzeichneten.

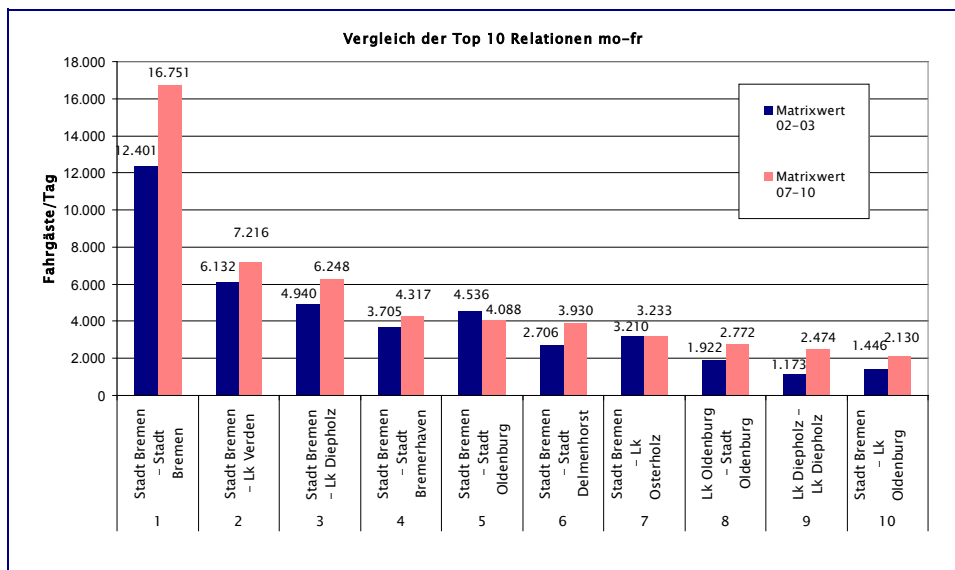


Abb. B-14: SPNV Top 10 Relation mo-fr 2007–2010 zu 2002–2003 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung)

Das hochgerechnete SPNV-Gesamtverkehrsaufkommen (2007–2010) am Samstag liegt im VBN-Gebiet bei durchschnittlich ca. 44.870 Fahrgästen/Tag (vgl. Matrix B-3 der Anlage). Dies entspricht einem Anteil von ca. 65 % des Aufkommens montags – freitags. Die Aufteilung der Fahrgastzahlen auf die Relationen zeigt am Samstag ein ähnliches Bild wie unter der Woche.

*Ergebnisse samstags
2007–2010*

Der Binnenverkehr der Stadt Bremen führt die Reihenfolge der SPNV-Verkehrsbeziehungen mit ca. 11.800 Fahrgästen/Tag an, der Wert liegt bei über 25 % des SPNV-Verkehrsaufkommens. Auf den weiteren Plätzen folgen Verbindungen, die auch die Stadt Bremen einbeziehen. Insgesamt haben diese bremischen Relationen einen Anteil von fast 80 %. Auch am Samstag ist die Relation Stadt Oldenburg zum Landkreis Oldenburg die größte nicht-bremische Verbindung. In der Top 10 Übersicht (Abb. B-15) liegt diese Verbindung auf dem zehnten Platz.

*Ergebnisse samstags
2002–2003*

Bei der Verkehrserhebung 2002–2003 erreicht der durchschnittliche Samstagswert mit fast 30.000 Fahrgästen/Tag beim SPNV-Verkehrsaufkommen einen Anteil von ca. 56 % vom Wert für montags – freitags. Die Matrix B-6 der Anlage zeigt die Verteilung zwischen den Gebietskörperschaften. Auch hier dominiert der Binnenverkehr Bremen (ca. 7.900 Fahrgäste/Tag, Anteil ca. 26 %). Die Top 10-Platzierungen am Samstag sind in der Abbildung B-15 dargestellt. Alle hier aufgeführten Relationen verzeichnen Zuwächse. In absoluten Zahlen hat der Binnenverkehr Bremen die höchste Steigerung aufzuweisen.

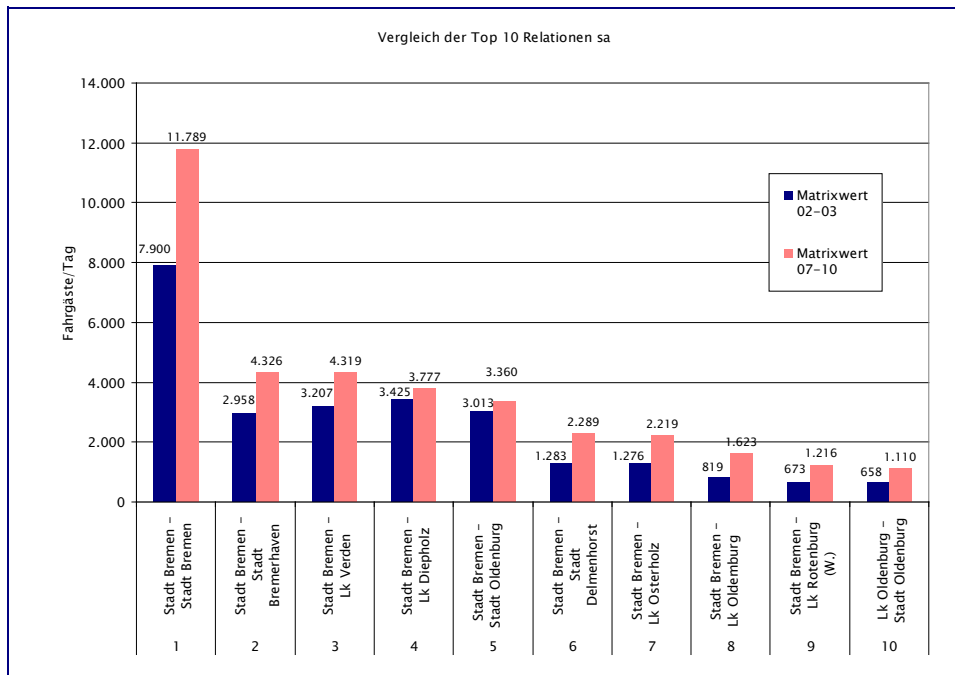


Abb. B-15: SPNV Top 10 Relation Samstag 2007–2010 zu 2002–2003 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung)

Das Ergebnis für Sonntag (vgl. Matrix B-5 der Anlage) zeigt einen durchschnittlichen Wert von ca. 26.640 Fahrgästen/Tag im SPNV, dies sind knapp 40 % des Aufkommens montags – freitags. Den größten Anteil mit über 26 % am sonntäglichen SPNV-Verkehrsaufkommen hat ebenfalls der Binnenverkehr in Bremen mit über 7.000 Fahrgästen/Tag. Auch dann folgen acht weitere bremische Relationen.

Insgesamt ist im SPNV am Sonntag zwischen den beiden Erhebungsperioden ein Anstieg von 25 % festzustellen. Der Ausgangswert der Erhebung 2002–2003 betrug ca. 21.200 Fahrgäste/Tag (vgl. Matrix B-6 der Anlage). Absolut hat der Binnenverkehr Bremen am meisten zugenommen, eine nahezu Verdoppelung verzeichnet die Verbindung Stadt Bremen – Landkreis Oldenburg. Insgesamt erreicht das SPNV-Verkehrsaufkommen am Sonntag ca. 40 % des Aufkommens wie unter der Woche.

*Ergebnisse sonntags
2007-2010*

*Ergebnisse sonntags
2002-2003*

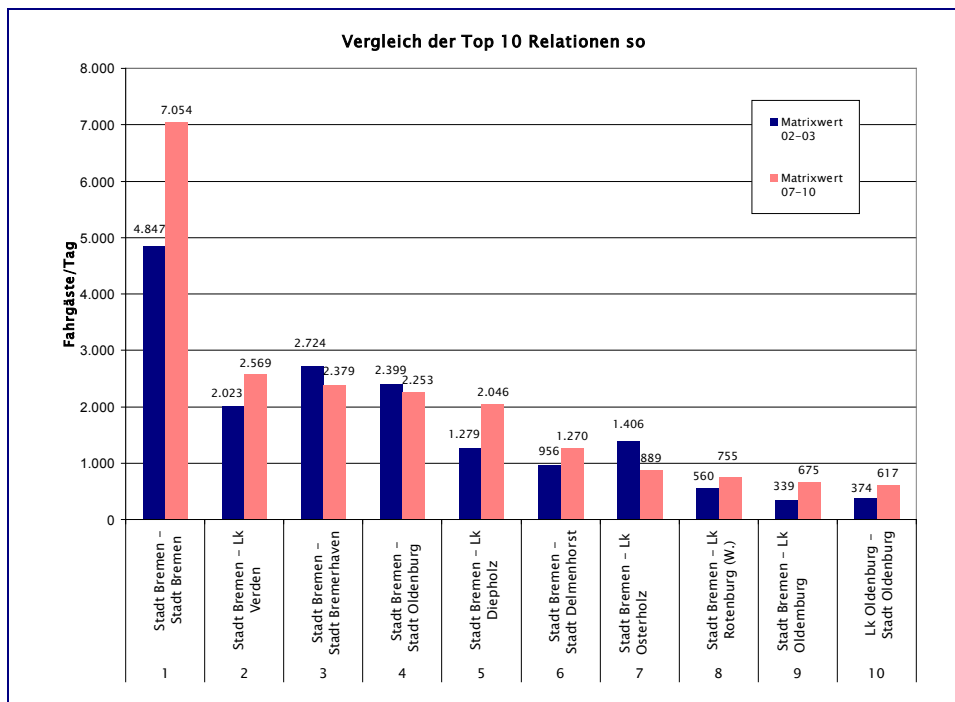


Abb. B-16: SPNV Top 10 Relation Sonntag 2007-2010 zu 2002-2003
(Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung)

Die Verteilung der Fahrtzwecke¹⁰ im SPNV montags bis freitags der Verkehrserhebung 2007-2010 zeigt die Abbildung B-16. Im SPNV dominiert in allen Verbandsgliedern mit 46,3 % der Fahrtzweck "Arbeit". Es folgen die zusammengefassten Fahrtzwecke "Einkauf/Freizeit" mit 20,3 %. Der Schülerverkehr hat im SPNV insgesamt einen Anteil von 13,4 % und der Fahrtzweck "Ausbildung/Uni" einen Anteil von 9,1 %.

Fahrtzwecke im SPNV

Der Fahrtzweck "Arbeit" hat bezogen auf die jeweiligen Städte Bremen und Delmenhorst sowie bezogen auf die Landkreise Diepholz, Osterholz und Verden einen Anteil von über 50 %. Bezogen auf den Landkreis Wesermarsch hat dieser mit knapp 30 % den geringsten Wert. Dagegen hat der Fahrtzweck "Freizeit/Einkaufen" mit über 27 % in Bezug auf den Landkreis Wesermarsch einen deutlich höheren Anteil gegenüber den meisten anderen Städten und Kreise. Nur bezogen auf den Landkreis Ammerland wird mit ca. 26 % eine ähnliche Größenordnung erreicht. Beim Fahrtzweck "Schule" haben die Landkreise Oldenburg und Wesermarsch die höchsten Anteile. Deutlich unter dem Durchschnittswert von ca. 13 % liegt hier der Wert bezogen auf die Stadt Bremen mit ca. 5 %. Beim Fahrtzweck "Ausbildung/Uni" sind die Differenzen nicht so stark ausgeprägt.

¹⁰ Bei dieser Analyse handelt es sich um "heimbezogene Fahrtzwecke"; die Auswertung beinhaltet den Binnen-/Quell- und Zielverkehr einer Gebietskörperschaft

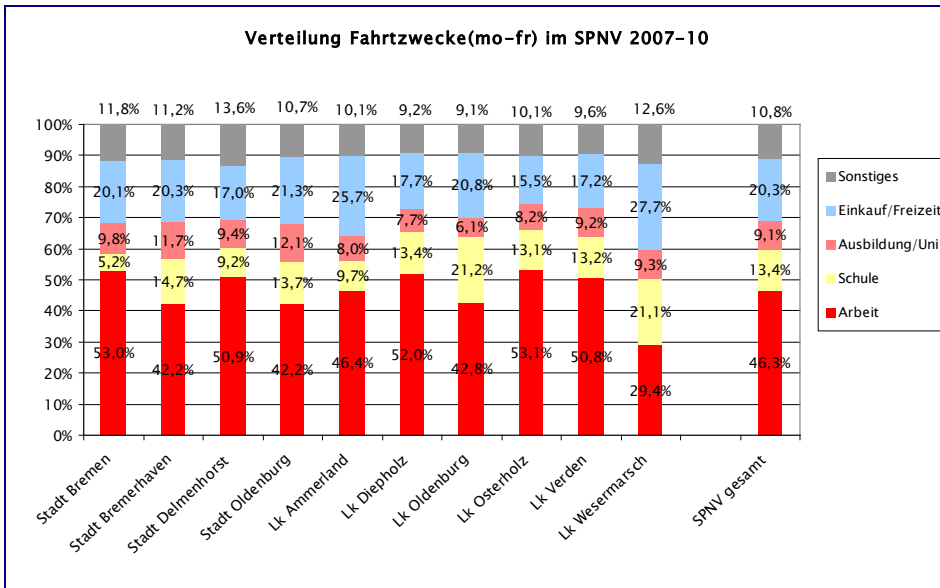


Abb. B-17: Prozentuale Verteilung der Fahrtzwecke im SPNV mo-fr 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung)

In Abbildung B-18 sind die absoluten Zahlen der Fahrtzwecke im SPNV (Verkehrserhebung 2007-2010) der Verbandsglieder dargestellt. Hier zeigt sich ebenfalls, dass der SPNV-Verkehr bezogen auf die Stadt Bremen eine wesentlich höhere Bedeutung hat als in den übrigen Verbandsgliedern.

Mit über 27.000 Fahrgäste/Tag dominiert der Fahrtzweck "Arbeit" bezogen auf die Stadt Bremen. Auch mit über 10.000 Fahrgästen/Tag stellt der Einkaufs-/Freizeitverkehr im Bezug auf die Stadt Bremen den zweitstärksten Fahrtzweck dar. Gefolgt vom Fahrtzweck "Ausbildung/Uni" mit über 5.000 Fahrgästen/Tag. Mit 4.000 bis 5.000 Fahrgästen/Tag ist der Fahrtzweck "Arbeit" bezogen auf die Stadt Oldenburg und die Landkreise Diepholz und Verden vertreten.

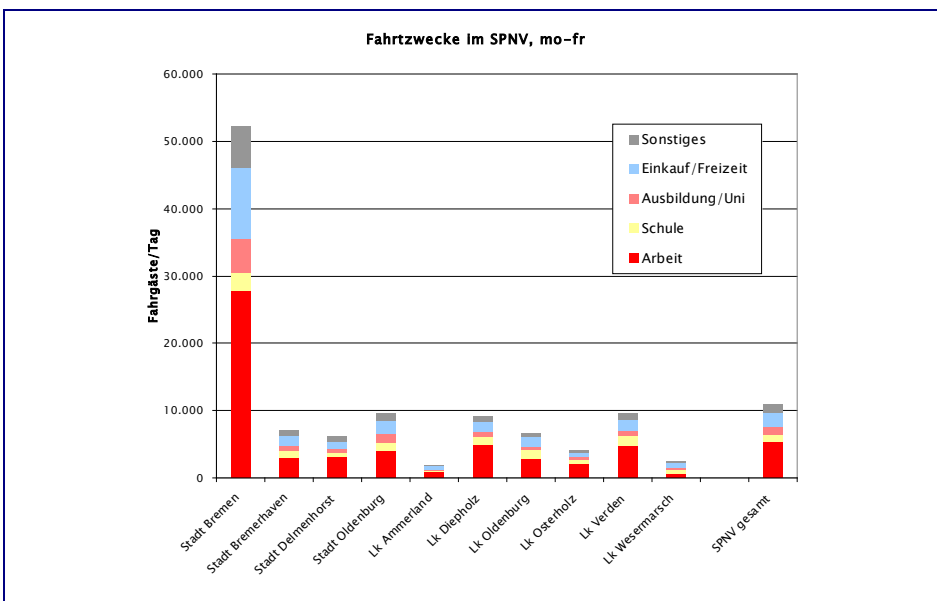


Abb. B-18: Absolute Verteilung der Fahrtzwecke im SPNV mo-fr 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung)

B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen betrug im Zeitraum 2007 bis 2010 durchschnittlich täglich etwa 390.000 Fahrgäste an den Werktagen Montag–Freitag. Dieses ÖPNV–Gesamtaufkommen umfasst alle Verkehrsarten wie Straßenbahn– und Stadtbuss, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 320.000 Fahrgästen (82 %), einem starken Quell– und Zielverkehr mit etwa 60.000 Fahrgästen (15 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 10.000 Fahrgästen (2 %).

ÖPNV–Gesamtaufkommen

Im Vergleich dazu beträgt das Fahrgastaufkommen samstags durchschnittlich täglich etwa 71 % des Verkehrs an Wochentagen Mo–Fr. Während sich der Binnenverkehr an Samstagen um etwa 102.000 Fahrgäste täglich gravierend verringert, so bleiben Quell– und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr auf einem hohen Niveau bestehen. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 39 % eines durchschnittlichen Werktags Mo–Fr.

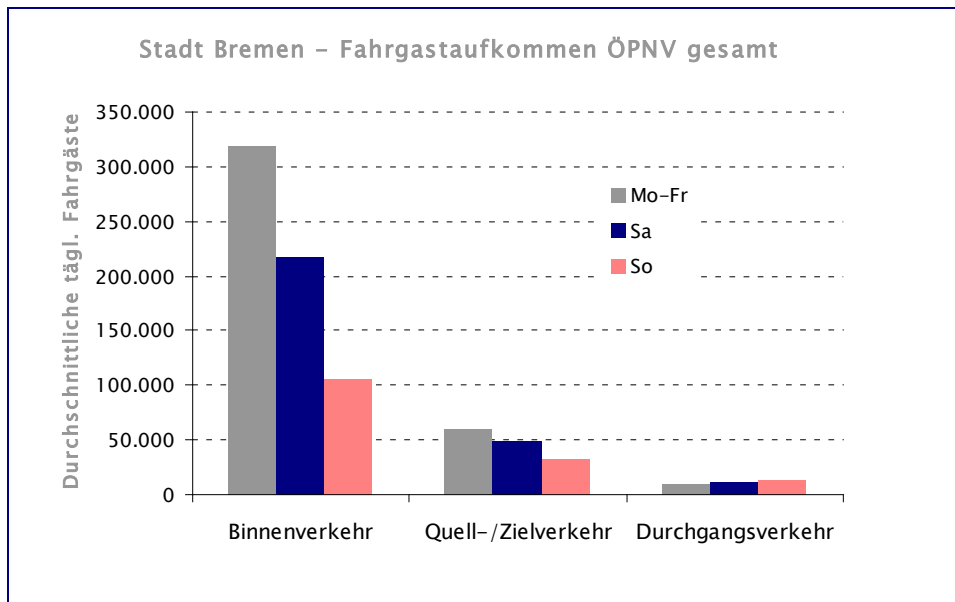


Abb. B-19: Durchschnittliches tägliches ÖPNV–Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: VBN–Verkehrserhebung 2007–2010)

Im Binnenverkehr stellen Fahrgäste mit dem Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung" mit etwa täglich 98.000 Fahrgästen die stärkste Nutzergruppe Mo–Fr dar. Dies sind etwa 30 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck "Freizeit" mit etwa 66.000 Fahrgästen bzw. 20 % des Fahrgastaufkommens, umfassen diese beiden Nutzergruppen 50 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr der Stadt Bremen Mo–Fr. Die anderen Fahrtzwecke wie z.B. "Einkauf" und "Schule" nehmen dem gegenüber eine nachrangige Bedeutung ein. Anzumerken ist der relativ ausgeprägte Anteil der Fahrgäste mit dem Fahrtzweck "Sonstiges". Die Nutzergruppen dieser Fahrtzwecke lassen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen. Dies nicht zuletzt, da eine Vielzahl von Dreiecksfahrten im Alltag absolviert wird, in denen Wege miteinander verbunden werden (z.B. Arbeit–Einkaufen–Kita–Wohnung) oder Fahrtanlässe gegeben sind, die nicht den klassischen Strukturen zuzuordnen sind (z.B. Arztbesuche, Dienstreisen mit Datenquelle–Ziel Arbeit etc.).

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

Im Gegensatz zum Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks "Arbeit und Ausbildung"¹¹ im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen mit einem Anteil von 50 % noch ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck "Freizeit" repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke mehr als 70 % des Fahrgastaufkommens im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen.

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

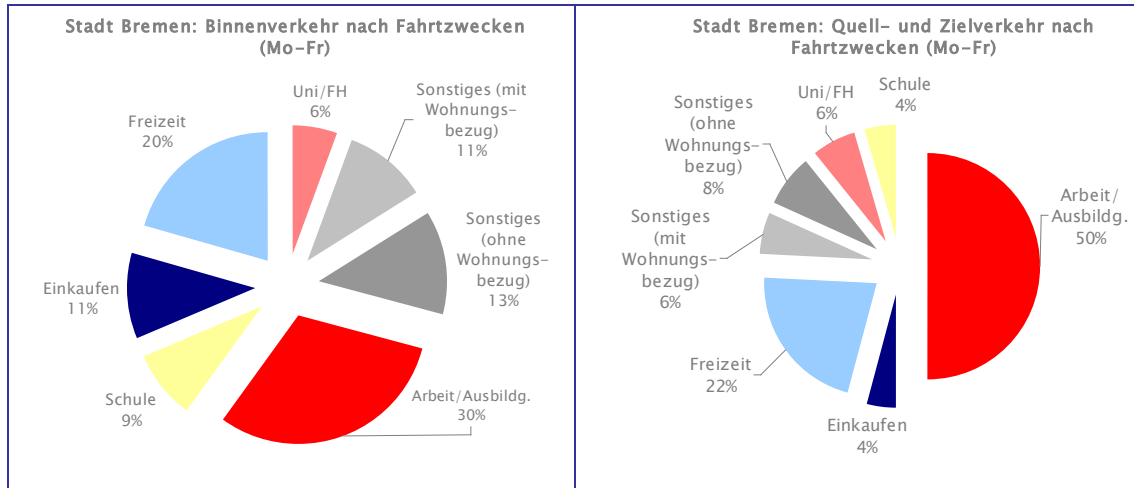


Abb. B-20: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007–2010)

Die ÖPNV-Verflechtungen (einschließlich SPNV und Regionalbus) im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen Mo-Fr konzentrieren sich auf die angrenzenden Landkreise Diepholz, Verden und Osterholz sowie die Städte Delmenhorst, Bremerhaven und Oldenburg. Die stärksten Fahrgastströme zwischen Bremen und den Landkreisen ergeben sich auf den Quell- und Zielrelationen Achim mit 3.000 Fahrgästen täglich, Stuhr mit 2.600 Fahrgästen, Verden und Weyhe jeweils 2.200 Fahrgästen sowie Schwanewede mit 2.100 Fahrgästen und Lilienthal mit 2.000 Fahrgästen täglich.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen eine dominierende Bedeutung zu. 60 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wesentliche Rolle mit etwa 32 % am Quell- und Zielverkehrsaufkommen. Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch einem Verkehrsangebot des Stadtverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus. Der Regionalbus hält lediglich einen Anteil von 8 %.

¹¹ Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

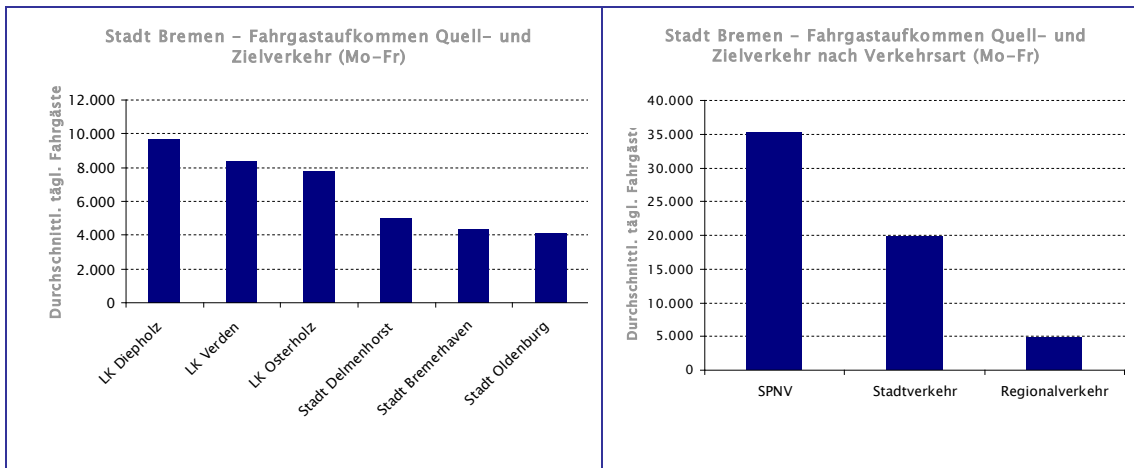


Abb. B-21: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007–2010)

B 2.2.5 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven betrug im Zeitraum 2007 bis 2010 durchschnittlich täglich etwa 50.000 Fahrgäste Mo-Fr. Dieses ÖPNV-Gesamtaufkommen umfasst alle Verkehrsarten wie Stadtverkehr, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 36.000 Fahrgästen (72 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 13.000 Fahrgästen (26 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 1.000 Fahrgästen (2 %).

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Im Vergleich dazu beträgt das Fahrgastaufkommen an Samstagen durchschnittlich täglich etwa 63 % des Verkehrs Mo-Fr. Während sich der Binnenverkehr an Samstagen um täglich etwa 15.000 Fahrgäste verringert, so bleiben Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr auf einem hohen Niveau bestehen. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 36 % des Verkehrs Mo-Fr.

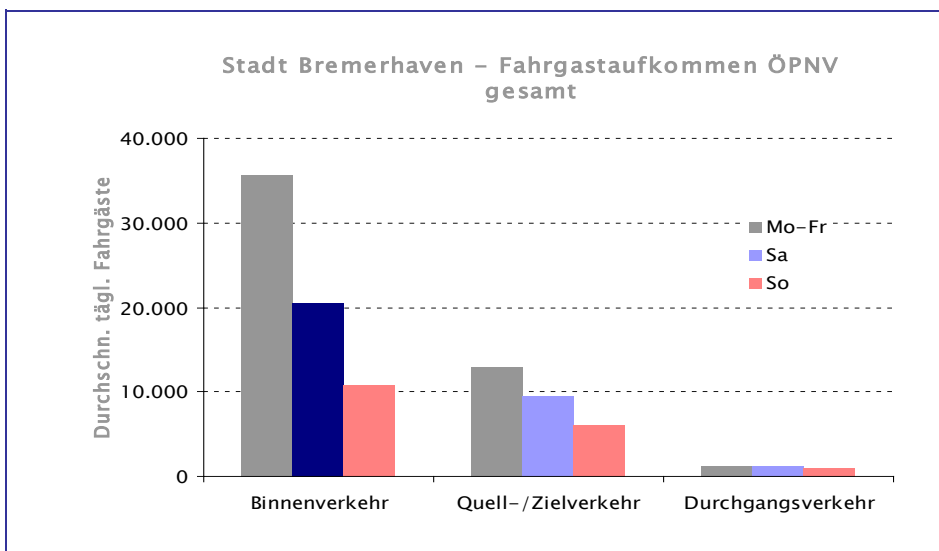


Abb. B-22: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007–2010)

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit den Fahrtzwecken "Arbeit und Ausbildung"¹² sowie "Freizeit" die stärkste Nutzergruppe an Werktagen Mo-Fr dar. Zusammen umfassen die Fahrtzwecke ein Fahrgastaufkommen von täglich etwa 8.000 Fahrgästen und repräsentieren etwa 44 % des Binnenverkehrsaufkommens im ÖPNV.

*Fahrtzwecke im
Binnenverkehr*

Die anderen Fahrtzwecke wie z.B. "Einkauf" und "Schule" nehmen dem gegenüber eine nachrangige Bedeutung ein. Jedoch beträgt der Anteil des Fahrtzwecks "Schule" noch 15 % am Binnenverkehrsaufkommen der Stadt Bremerhaven.

Anzumerken ist der relativ ausgeprägte Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck "Sonstiges", deren Nutzergruppen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen lassen.¹³

Im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven ist die Bedeutung des Fahrtzwecks "Arbeit und Ausbildung" mit einem Anteil von 33 % wesentlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck "Freizeit" repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke mehr als 50 % des Fahrgastaufkommens. Der Fahrtzweck "Schule" besitzt mit 20 % ebenfalls einen hohen Stellenwert am Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven.

*Fahrtzwecke im Datenquelle
und Zielverkehr*

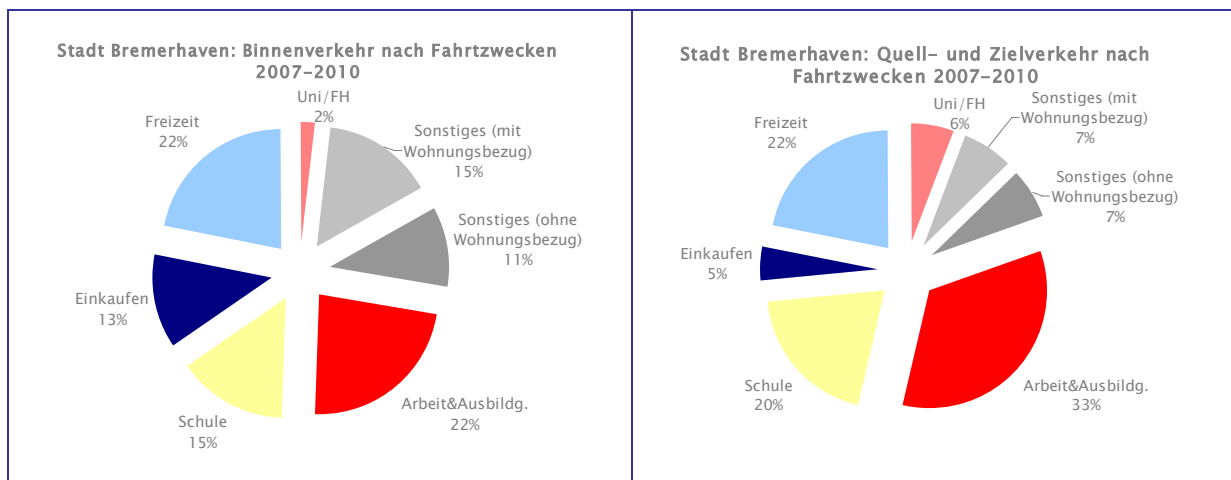


Abb. B-23: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010. (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007–2010)

Die wichtigsten ÖPNV-Verflechtungen (einschließlich SPNV und Regionalbus) im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven Mo-Fr konzentrieren sich mit ca. 52 % des Quell- und Zielverkehrs auf den angrenzenden Landkreis Cuxhaven sowie die Stadt Bremen mit etwa 33 %.

*Relationen im Quell- und
Zielverkehr*

¹² Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

¹³ Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

SPNV und Stadtbus nehmen im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven eine gleichwertige Bedeutung ein. 48 % der Fahrgäste nutzen den SPNV, 44 % der Fahrgäste nutzen den Stadtverkehr. Dies ist einerseits der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch einem Verkehrsangebot des Stadtverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus. Der Regionalbus hält lediglich einen Anteil von 8 %.

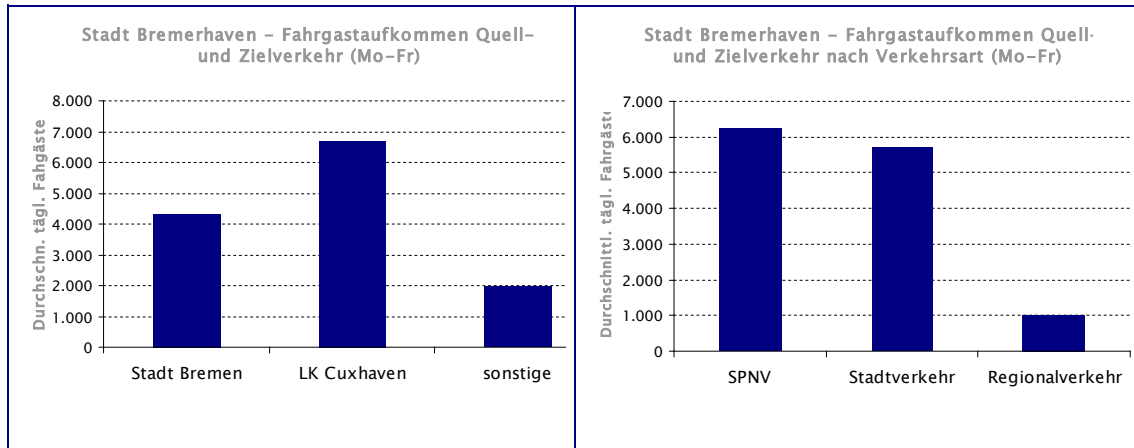


Abb. B-24: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007–2010)

B 2.2.6 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst betrug im Zeitraum 2007 bis 2010 Mo-Fr durchschnittlich täglich etwa 29.000 Fahrgäste in allen Verkehrsarten wie Stadtbus, SPNV und Regionalbus im Binnen-, Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr. Im Gegensatz zu den anderen kreisfreien Städten verfügt die Stadt Delmenhorst über ein vergleichsweise geringes Fahrgastaufkommen im Binnenverkehr. Der Anteil des Binnenverkehrs am ÖPNV-Gesamtaufkommen beträgt lediglich 21 % (in Bremen beispielweise 82%). Den dominierenden Anteil stellt der Durchgangsverkehr mit 49 % dar, gefolgt vom Quell- und Zielverkehr mit 30 %.

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen an Samstagen beträgt durchschnittlich täglich etwa 84 % des Verkehrs Mo-Fr. Während der Binnenverkehr sowie der Quell- und Zielverkehr sich an Samstagen weiter verringert, verbleibt der Durchgangsverkehr auf hohem Niveau. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 60 % des Verkehrs Mo-Fr, was maßgeblich dem starken Durchgangsverkehr geschuldet ist.

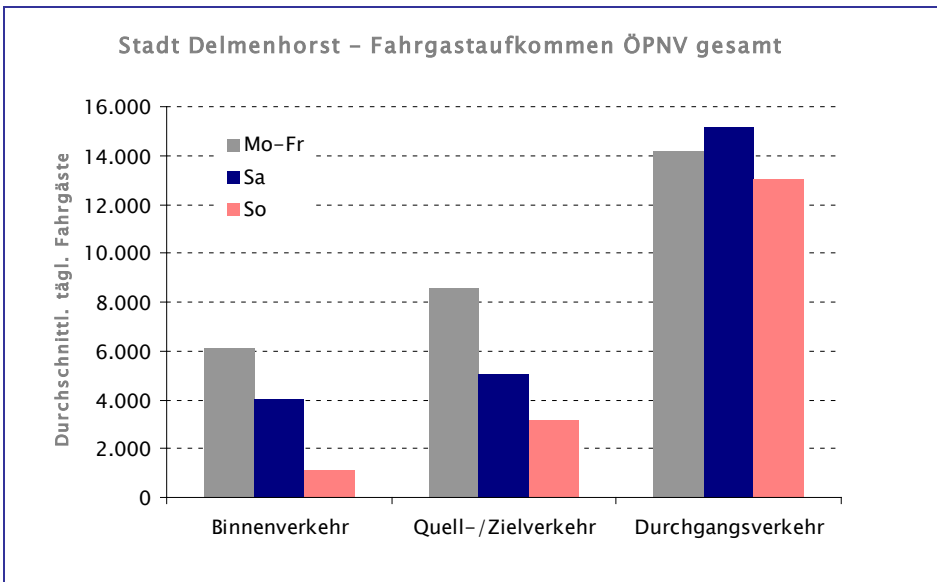


Abb. B-25: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit den Fahrtzwecken "Freizeit" sowie "Einkaufen" mit jeweils täglich etwa 1.300 Fahrgästen bzw. jeweils etwa 22 % des Fahrgastaufkommens die stärksten Nutzergruppen Mo-Fr dar. Die Fahrtzwecke "Schule" und "Arbeit und Ausbildung"¹⁴ nehmen einen fast gleichwertigen Stellenwert am Fahrgastaufkommen ein. Auch in der Stadt Delmenhorst ist der Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck "Sonstiges", deren Nutzergruppen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen lassen, relativ hoch ausgeprägt¹⁵.

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

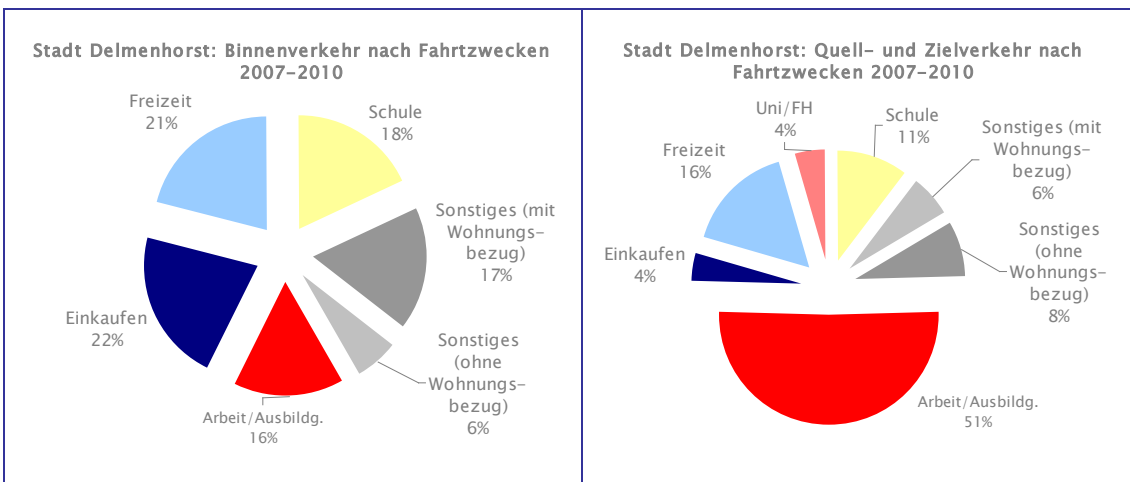


Abb. B-26: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

¹⁴ Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

¹⁵ Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

Im Gegensatz zum Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks "Arbeit und Ausbildung" im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst mit einem Anteil von 51 % wesentlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck "Freizeit" repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke mehr als 65 % des Fahrgastaufkommens im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst.

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr (einschließlich SPNV und Regionalbus) der Stadt Delmenhorst Mo-Fr konzentrieren sich auf Bremen sowie den angrenzenden Landkreis Oldenburg. Mit fast 5.000 Fahrgästen täglich (Mo-Fr) stellt die Relation Bremen ca. 60 % des gesamten Quell- und Zielverkehrs der Stadt Delmenhorst dar.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst eine dominierende Bedeutung zu. Fast 60 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wesentliche Rolle mit etwa 35 % am Quell- und Zielverkehrsaufkommen. Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet. Der Regionalbus hält lediglich einen Anteil von 6 %.

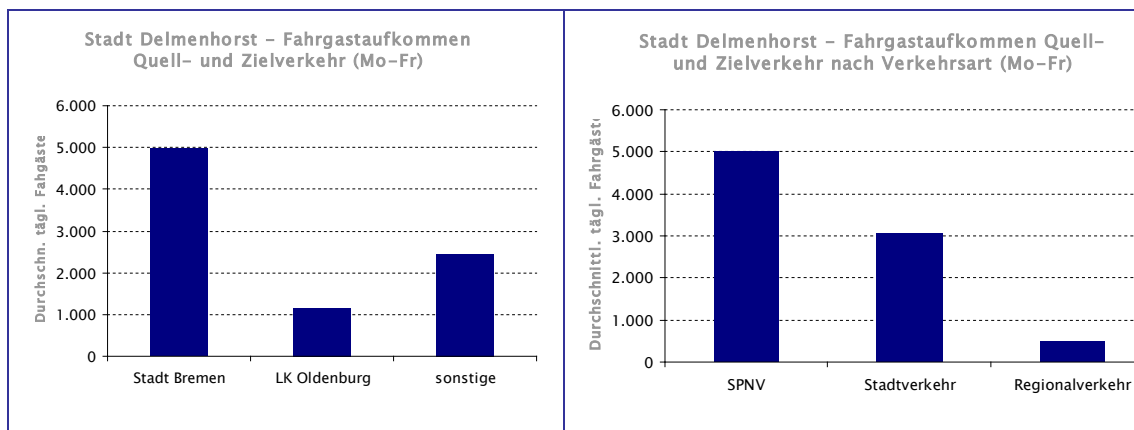


Abb. B-27: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007–2010)

B 2.2.7 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg betrug im Zeitraum 2007 bis 2010 durchschnittlich täglich etwa 59.000 Fahrgäste (Mo–Fr) und bezieht sich auf alle Verkehrsarten wie Stadtbus, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 32.000 Fahrgästen (54 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 21.000 Fahrgästen (36 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 6.000 Fahrgästen (10 %).

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen an Samstagen beträgt dagegen durchschnittlich etwa 71 % des Verkehrs Mo–Fr. Während sich Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr an Samstagen gravierend verringern, so bleibt der Durchgangsverkehr auf einem hohen Niveau bestehen. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 41 % des Verkehrs Mo–Fr.

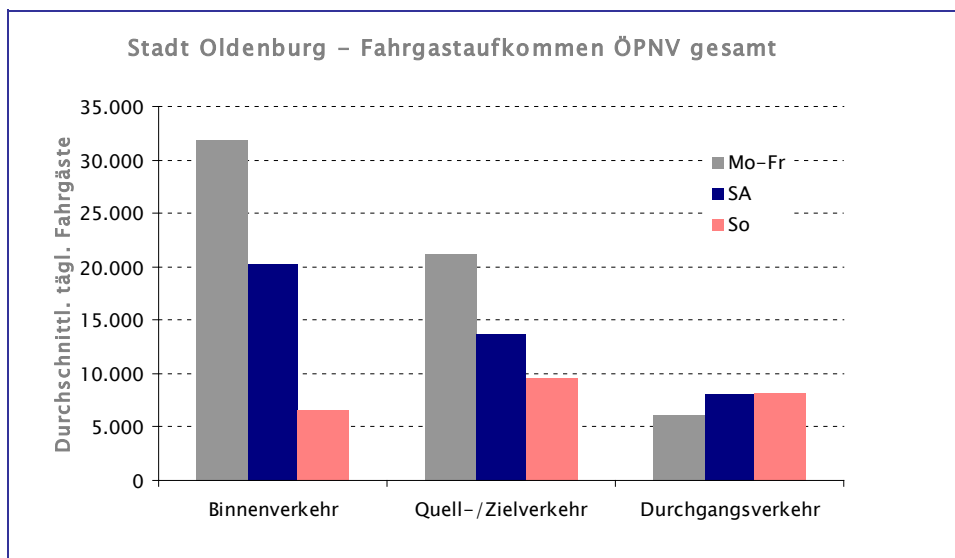


Abb. B-28: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007–2010)

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit dem Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung"¹⁶ sowie "Freizeit" mit täglich jeweils 6.700 Fahrgästen die stärksten Nutzergruppen Mo–Fr dar. Zusammen entspricht dies etwa 42 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr. Die Fahrtzwecke "Einkauf" und "Schule" nehmen dem gegenüber eine leicht nachrangige Bedeutung ein. Anzumerken ist der relativ ausgeprägte Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck "Sonstiges".¹⁷

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

Im Gegensatz zum Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks "Arbeit und Ausbildung" im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg mit einem Anteil von fast 40 % deutlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck "Freizeit" repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke etwa 70 % des Fahrgastaufkommens.

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

¹⁶ Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

¹⁷ Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

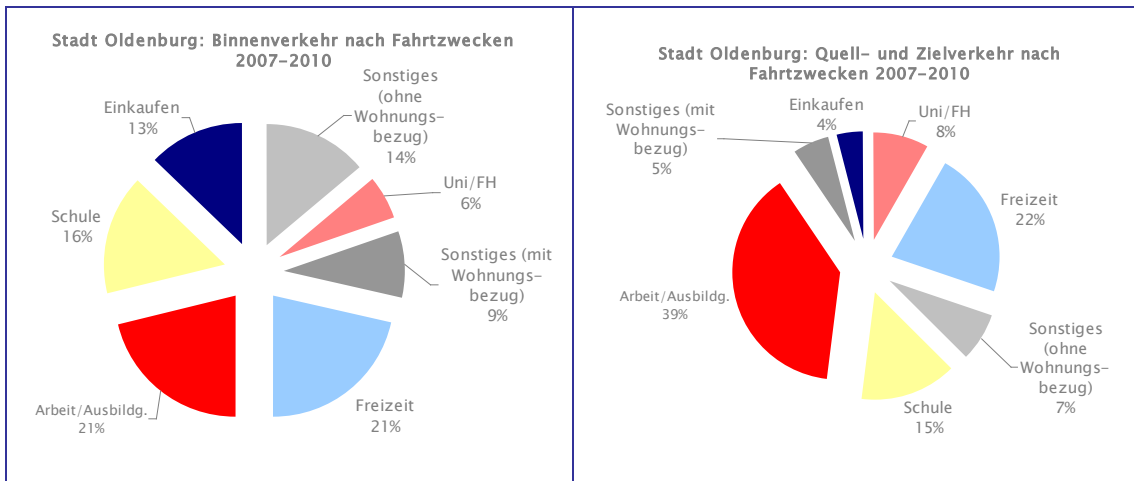


Abb. B-29: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg (einschließlich SPNV und Regionalbus) Mo-Fr konzentrieren sich auf die angrenzenden Landkreise Oldenburg und Ammerland sowie die Stadt Bremen. Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg eine dominierende Bedeutung zu. Etwa 55 % der Fahrgäste nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wichtige Rolle mit etwa 27 % am Quell- und Zielverkehrsaufkommen. Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch einem Verkehrsangebot des Stadtverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus. Bemerkenswert ist der relativ hohe Anteil des Regionalbusverkehrs am Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg. Mit etwa 18 % hat Oldenburg den höchsten Anteil Regionalbusverkehr am Quell- und Zielverkehr der kreisfreien Städte.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

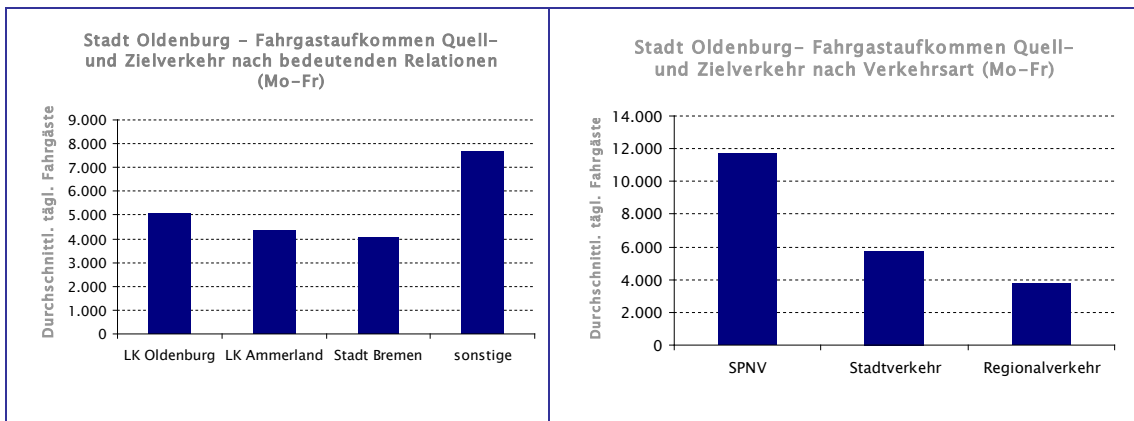


Abb. B-30: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

B 2.2.8 Fahrgastaufkommen der Landkreise

Das Fahrgastaufkommen der Landkreise lässt sich nicht als ÖPNV-Gesamtaufkommen darstellen, da in der VBN-Verkehrserhebung der Jahre 2007 bis 2010 die Linien im "schulorientierten Verkehr" nicht vollständig erhoben wurden. Daher ist der Fahrtzweck "Schule" in der Verkehrserhebung unterrepräsentiert und eine Gesamtdarstellung des ÖPNV nicht möglich. Da sich der Fahrtzweck "Schule" in den meisten Fällen auf den Binnenverkehr der Landkreise konzentriert, kann davon ausgegangen werden, dass der Quell- und Zielverkehr nahezu vollständig erfasst ist. Die nachfolgenden Auswertungen klammern daher den Fahrtzweck "Schule" aus.

Fahrtzweck "Schule" ausgeklammert

Mit etwa 14.500 Fahrgästen täglich (Mo-Fr) verzeichnet der Landkreis Diepholz das höchste Fahrgastaufkommen im Quell-, Ziel und Binnenverkehr¹⁸ der Landkreise im Zeitraum 2007 bis 2010. Der Landkreis Verden verzeichnet mit etwa 13.000 Fahrgästen täglich eine vergleichbare Anzahl Fahrgäste. Die anderen Landkreise verfügen über ein ÖPNV-Fahrgastaufkommen zwischen 4.000 und 9.000 Fahrgästen täglich.

Quell-, Ziel- und Binnenverkehr

In allen Landkreisen dominiert der Quell- und Zielverkehr gegenüber dem Binnenverkehr. Der Anteil des Quell- und Zielverkehrs beläuft sich auf 80 %-90 %, lediglich im Landkreis Wesermarsch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs mit knapp 60 % wesentlich geringer.

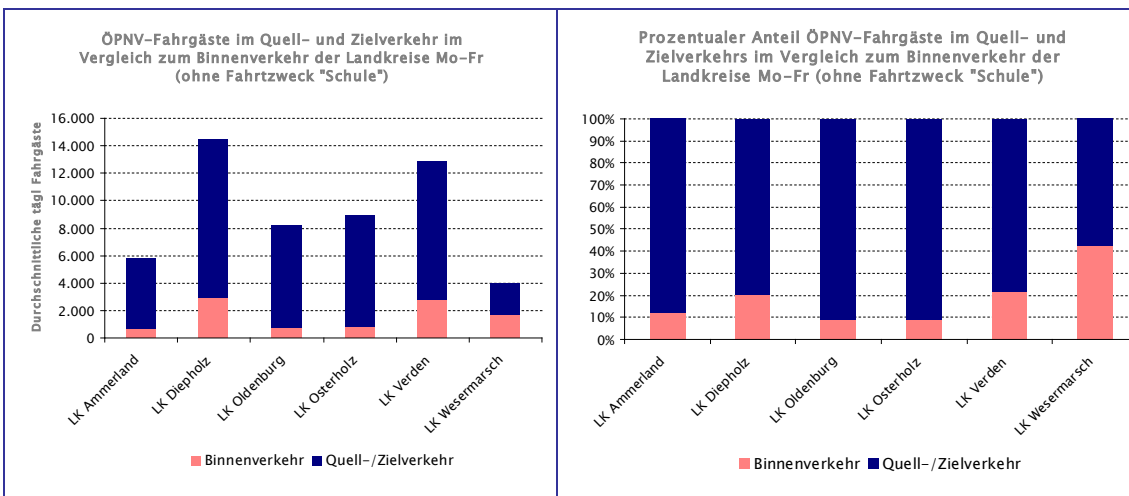


Abb. B-31: ÖPNV-Fahrgastaufkommen (inkl. SPNV, Regionalbus und Stadtbus) ohne Fahrtzweck "Schule" nach Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

Der Quell- und Zielverkehr der Landkreise wird maßgeblich durch den SPNV bedient. Dabei nutzen beispielsweise im Landkreis Verden täglich 70 % der Fahrgäste den SPNV im Quell- und Zielverkehr, im Landkreis Diepholz sind es 62 %.

¹⁸ Der Durchgangsverkehr wurde hier nicht vertiefend betrachtet. Wesentliche Fahrgastströme im Durchgangsverkehr verzeichnen insbesondere die Landkreise Verden und Oldenburg.

Der Stadtverkehr¹⁹ nimmt vorrangig eine Verteilerfunktion als Zu- und Abbringer des SPNV ein. In einigen Landkreisen bedient auch der Stadtverkehr der angrenzenden Oberzentren die Landkreise, wie z.B. Bremen-Stuhr, Bremen-Schwanewede etc.

Der Regionalbusverkehr nimmt im Quell- und Zielverkehr der Landkreise eine nachrangige Bedeutung ein. So nutzen beispielweise lediglich 9 % der Fahrgäste des Landkreises Verden den Regionalbus (Mo-Fr). Dies entspricht etwa 900 Fahrgästen pro Tag. Im Landkreis Diepholz sind es ca. 1.700 Fahrgäste täglich bzw. 15 % des Quell- und Zielverkehrsaufkommens, im Landkreis Osterholz 1.600 Fahrgäste täglich (20 %) und im Landkreis Ammerland 1.500 Fahrgäste täglich (28 %). Im Landkreis Wesermarsch ist der Anteil mit 30 % am höchsten, jedoch entspricht dieses aufgrund des geringen ÖPNV-Aufkommens lediglich 700 Fahrgästen täglich.

Bedeutung des Regionalbusverkehrs

Im Binnenverkehr der Landkreise besitzt der Regionalbusverkehr prozentual durchaus eine höhere Bedeutung als im Quell- und Zielverkehr, jedoch erreichen die absoluten Fahrgastzahlen nur selten ein vergleichbares Niveau. Während in den Landkreisen Verden und Wesermarsch der Regionalbus mehr Fahrgäste im Binnenverkehr des Landkreises befördert als im Quell- und Zielverkehr, so stellt sich dies in den anderen vier Landkreisen anders dar. So liegt der Anteil des Regionalbusverkehrs im Binnenverkehr des Landkreises Diepholz beispielsweise bei 43 % am Fahrgastaufkommen, jedoch repräsentiert dies lediglich 1.300 Fahrgäste täglich.

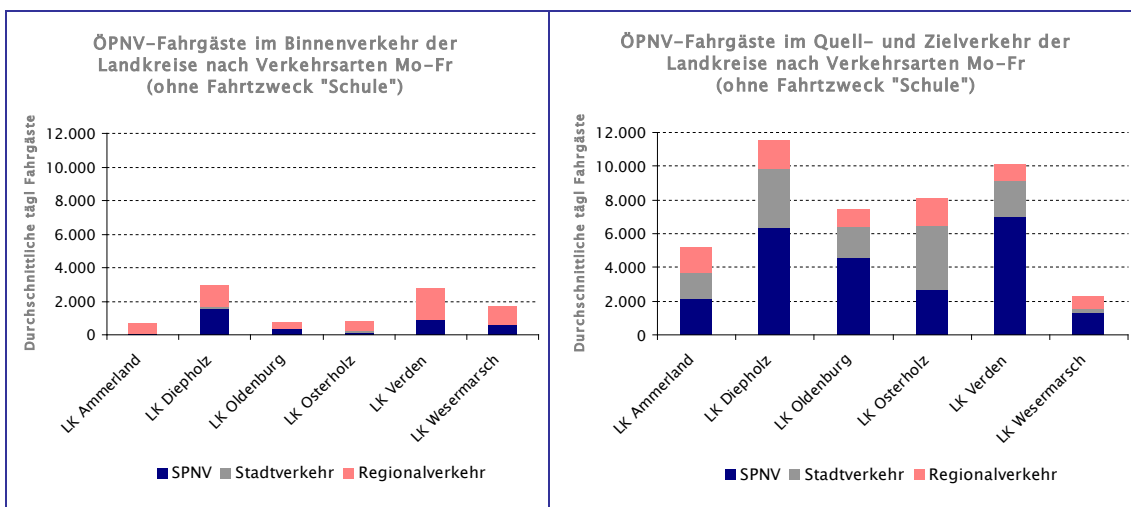


Abb. B-32: ÖPNV-Fahrgastaufkommen ohne Fahrtzweck "Schule" nach Verkehrsart im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

Die Fahrtzweckauswertungen (ohne Fahrtzweck "Schule") zeigen einen ausgeprägten Anteil an Fahrgästen im Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung". So nutzen im Quell- und Zielverkehr des Landkreises Diepholz täglich (Mo-Fr)

Fahrtzweck Arbeit und Ausbildung

¹⁹ Um Mehrfacherfassungen von Fahrgästen zu vermeiden, wurden in dieser Auswertung die Umsteiger je nach Anzahl der Umsteigevorgänge und genutzten Verkehrsart über die Wegekette aufgeteilt. In dieser Auswertung stellen Fahrgäste in der Verkehrsart "Stadtverkehr" vorrangig Umsteiger vom SPNV auf Stadtverkehrslinien der Städte Bremen, Oldenburg, Delmenhorst und Bremerhaven dar.

etwa 6.400 Fahrgäste den ÖPNV im Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung". Dies entspricht einem Anteil von 56 %.

Im Landkreis Verden sind es täglich 6.100 Fahrgäste (61 % der ÖPNV Fahrgäste, ohne Fahrtzweck "Schule") und im Landkreis Osterholz 4.400 Fahrgäste (54 % der ÖPNV Fahrgäste, ohne Fahrtzweck "Schule"). Im Landkreis Oldenburg sind es 4.100 Fahrgäste täglich (55 %), im Landkreis Ammerland 2.400 Fahrgäste täglich (46 %) und im Landkreis Wesermarsch 900 Fahrgäste täglich (38 %).

Im Vergleich dazu ist die Ausprägung dieses Fahrtzweckes im Binnenverkehr der Landkreise von geringerer Bedeutung, sowohl prozentual als auch in absoluter Höhe. Mit täglich 1.600 Fahrgästen (Mo-Fr) im Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung" verzeichnet der Landkreis Diepholz das höchste Fahrgastaufkommen in diesem Segment. Dies entspricht einem Anteil von 54 % am Binnenverkehr, gefolgt vom Landkreis Verden mit 1.100 Fahrgästen (39 %) und dem Landkreis Wesermarsch mit etwa 500 Fahrgästen täglich (Mo-Fr) (31 %). In den übrigen Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Osterholz liegt die Zahl der Fahrgäste täglich (Mo-Fr) im Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung" bei etwa 250-300 Fahrgästen täglich.

Neben dem Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung" kommt dem Fahrtzweck "Freizeit" eine wichtige Bedeutung zu. So nutzen im Quell- und Zielverkehr des Landkreises Diepholz täglich etwa 2.300 Fahrgäste dieses Fahrtzweckes den ÖPNV. Im Landkreis Verden sind es 1.900 Fahrgäste täglich und im Landkreis Oldenburg etwa 1.700 Fahrgäste. Prozentual sind dies je nach Landkreis zwischen 20 %-30 % der Fahrgäste.

Fahrtzweck "Freizeit"

Im Binnenverkehr ist die Ausprägung des Fahrtzweckes "Freizeit" von geringerer Bedeutung. Die höchste Zahl an Fahrgästen erzielt der Landkreis Verden mit etwa 750 Fahrgästen täglich Mo-Fr. Dies entspricht einem Anteil von 27 % am Binnenverkehr des Landkreises, gefolgt von etwa 560 Fahrgästen (19 %) täglich im Landkreis Diepholz und 470 Fahrgästen (28 %) im Binnenverkehr des Landkreises Wesermarsch. In den übrigen Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Osterholz liegt die Zahl der Fahrgäste täglich Mo-Fr im Fahrtzweck "Freizeit" bei etwa 150-250 Fahrgästen.

Einen durchaus nennenswerten Anteil am Fahrgastaufkommen besitzt der Fahrtzweck "Sonstiges". Die Nutzergruppen dieser Fahrtzwecke lassen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen. Dies nicht zuletzt, da eine Vielzahl von Dreiecksfahrten im Alltag absolviert wird, in denen Wege miteinander verbunden werden (z.B. Arbeit-Einkaufen-Kita-Wohnung) oder Fahrtanlässe gegeben sind, die nicht den klassischen Strukturen zuzuordnen sind (z.B. Arztbesuche, Dienstreisen mit Quelle/Ziel Arbeit etc.). Während sich im Binnenverkehr der Landkreise zwischen 20 %-30 % der Fahrgästen diesem Fahrtzweck zuordnen lassen, sind es im Quell- und Zielverkehr zwischen 10 %-20 %.

Fahrtzweck "Sonstiges"

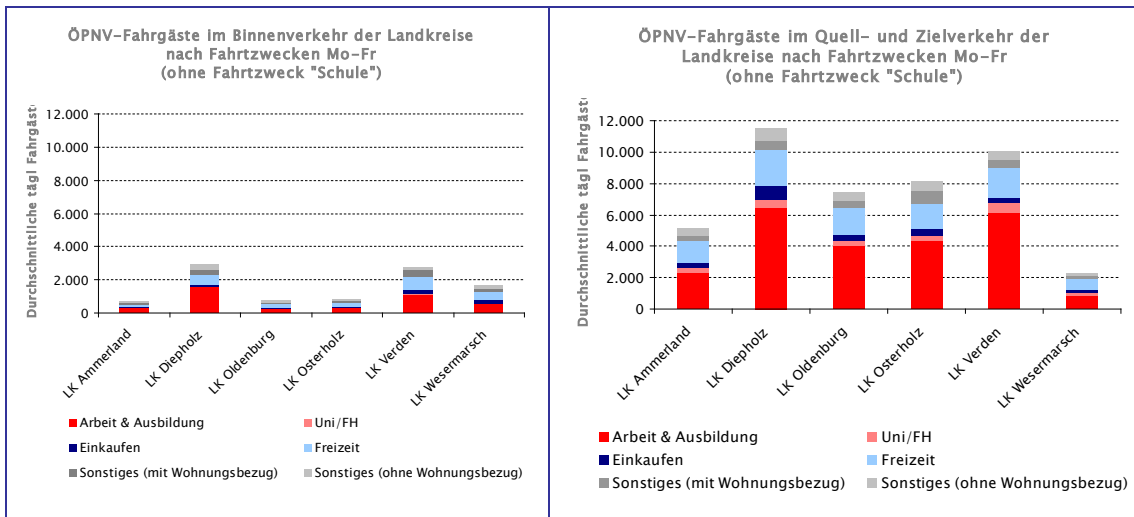


Abb. B-33: ÖPNV-Fahrgastaufkommen nach Fahrtzwecken (ohne Fahrtzweck "Schule") im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

Dem Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung" wurde in der Potenzialbetrachtung ein besonders hoher Stellenwert beigemessen, da dieser ein wesentliches Potenzial an Fahrgästen birgt. Die nachstehende Abbildung B-34 zeigt deutlich die unterschiedlichen Ausprägungen dieses Fahrtzwecks in den einzelnen Landkreisen im Binnenverkehr sowie im Quell- und Zielverkehr.

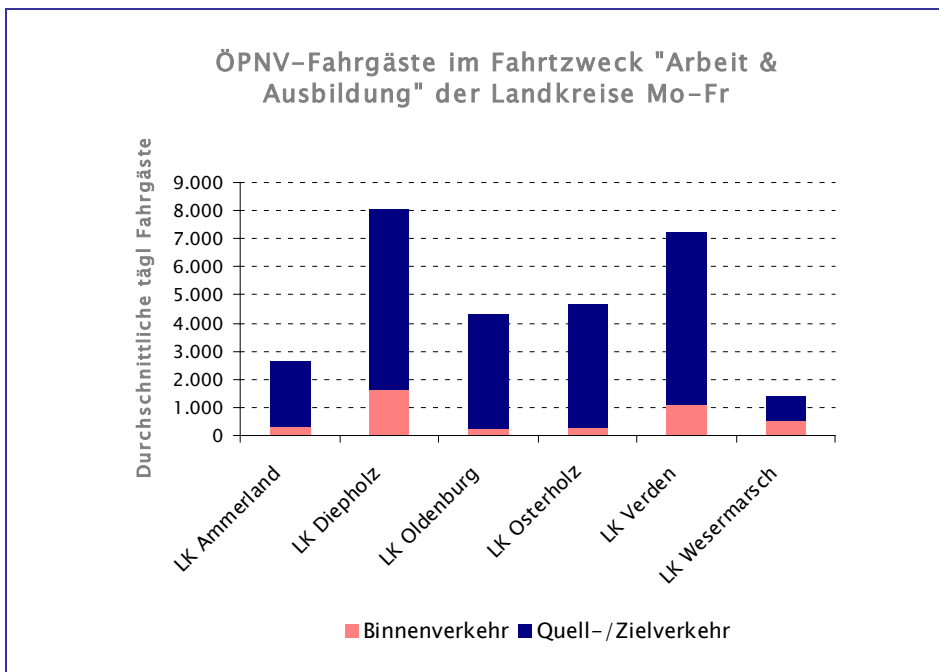


Abb B-34: ÖPNV-Fahrgastaufkommen im Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung" im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2007-2010 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2007-2010)

B 3 Potenzialbetrachtungen und zukünftige Herausforderungen

In diesem Kapitel werden die zukünftige demografische Entwicklung und die daraus resultierende Veränderung, beispielsweise der Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter, als ein wichtiger Einflussfaktor auf das zukünftige Verkehrsaufkommen betrachtet. Die prognostizierten unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklungen je Gebietskörperschaft stellen die einzelnen Gebietskörperschaften vor unterschiedliche Herausforderungen hinsichtlich der Anforderungen an den ÖPNV.

Unterschiedliche demografische Entwicklung

Des Weiteren werden Ergebnisse der Strukturdatenanalyse dem Fahrgastaufkommen je Einwohner²⁰ gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht vorhandene Fahrgastpotenziale der Landkreise und der kreisfreien Städte.

Detaillierte Potenzialanalysen auf Ebene der Regionalbuslinien wurden den Landkreisen im Rahmen der Planungsarbeit zum Nahverkehrsplan zur Verfügung gestellt. Diese Analysen stellen die Fahrgastzahlen im Fahrtzweck "Arbeit und Ausbildung" der Regionalbuslinie dem jeweiligen Pendleraufkommen gegenüber. Die Analysen erfolgten auf Ebene von Gemeindebeziehungen sowohl für Fahrgastzahlen als auch für das Pendleraufkommen. Damit schafft die Analyse einen hinreichenden Rahmen zur einheitlichen Darstellung und somit Vergleichbarkeit der Potenziale auf Regionalbuslinien im Planungsgebiet untereinander. Weiterführende notwendige Feinplanungen je Linie setzen auf dieser einheitlichen Basis auf.

B 3.1 Bevölkerungsprognose und demografische Entwicklung

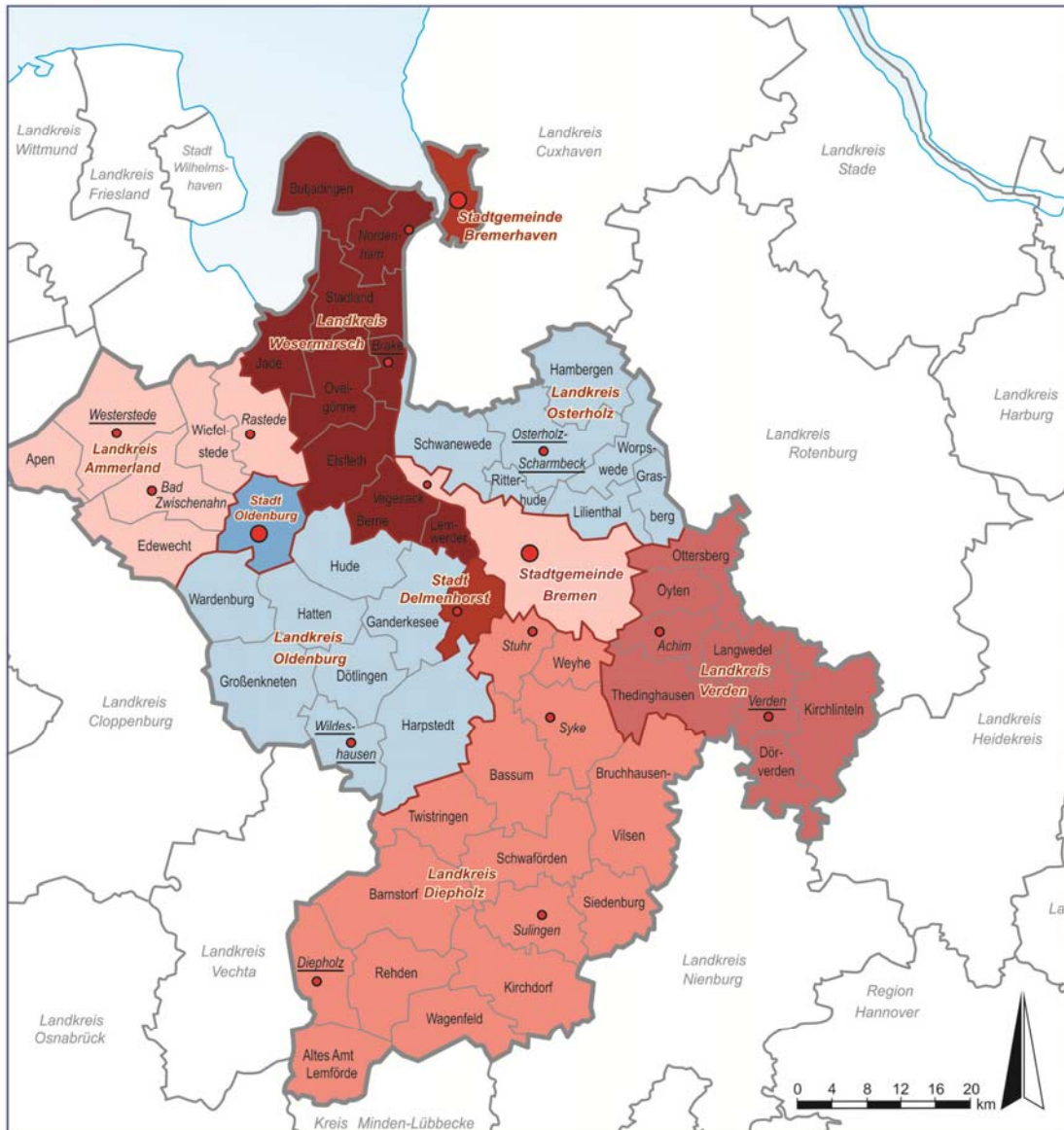
Die nachfolgenden Auswertungen für die Gebietskörperschaften in Niedersachsen basieren auf Daten der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2009) des LSKN. Die Auswertungen für die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven basieren auf Daten des Landesamtes für Statistik Bremen mit dem Basisjahr 2010.

Der bereits in den vergangenen Jahren in vielen Gebietskörperschaften zu beobachtende Trend der Bevölkerungsabnahme (vgl. Kapitel B 2.1), wird sich im Wesentlichen in den nächsten Jahren fortsetzen. Die Bevölkerungszahl im gesamten Planungsgebiet sinkt voraussichtlich laut Berechnungen der Statistiker im Planungszeitraum bis 2018 um fast 9.000 Einwohner auf 1,68 Mio. Einwohner (-0,5 %). Die Bevölkerungsprognose kommt zum Ergebnis, dass dieser Trend sich voraussichtlich in den darauffolgenden fünf Jahren weiter verstärken wird. Der erwartete Bevölkerungsrückgang im gesamten Planungsgebiet beträgt dann -0,8 % im Zeitraum 2018–2023. Daraus ergibt sich ein Bevölkerungsrückgang im gesamten Planungsgebiet über den Zeitraum von zehn Jahren (2013–2023) von 1,3%.

Unterschiedliche Ausprägungen in den Gebietskörperschaften

²⁰ Dabei handelt es sich um den Indikator "ÖPNV-Marktdurchdringung", der die Anzahl der Fahrgäste im Binnen- bzw. Ziel- und Quellverkehr auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Gebietskörperschaft bezieht.

Bevölkerungsentwicklung im Gebiet des ZVBN 2013 - 2023



Verwaltungseinheiten

Diepholz Sitz der Kreisverwaltung

● Oberzentrum

● Mittelzentrum

— Kreisgrenze

— Gemeindegrenze

Verden Verbandsglieder ZVBN

— Grenze des Zweckverbandes
Verkehrsverbund Bremen/
Niedersachsen (ZVBN)

- Bevölkerungszunahme: mehr als 1,0%
- Bevölkerungszunahme: 0,0% bis 1,0%
- Bevölkerungsabnahme: -1,0% bis unter 0,0%
- Bevölkerungsabnahme: -3,0% bis unter -2,0%
- Bevölkerungsabnahme: -4,0% bis unter -3,0%
- Bevölkerungsabnahme: -5,0% bis unter -4,0%
- Bevölkerungsabnahme: -6,0% bis unter -5,0%



Karte B-1

[Stand: April 2012]

Karte B-1: Prozentuale Bevölkerungsveränderung im Planungsgebiet 2023 gegenüber 2013 (Datenquelle: LSKN und Statistisches Landesamt Bremen)

Dabei werden sich die einzelnen Gebietskörperschaften jedoch unterschiedlich entwickeln. So wird zwischen 2013 und 2023 eine Zunahme der Bevölkerung für die Stadt Oldenburg (+2,8 %) sowie für den Landkreis Osterholz (+0,7 %) prognostiziert. Der Landkreis Oldenburg wird voraussichtlich keine Veränderung der Bevölkerungszahl zu verzeichnen haben. Für den Landkreis Ammerland wird ein minimaler Bevölkerungsrückgang (-0,1%) im Zeitraum 2013–2023 prognostiziert. Ähnliches gilt für die Stadtgemeinde Bremen (-0,9%). In den anderen Gebietskörperschaften im Planungsgebiet (LK Diepholz, LK Verden, LK Wesermarsch, Stadt Delmenhorst, Stadt Bremerhaven) werden Bevölkerungsrückgänge zwischen -2 % und -5 % erwartet.

Im gesamten Planungsgebiet führt der demografische Wandel im Planungszeitraum bis 2018 voraussichtlich zu einem Rückgang der Kinder und Jugendlichen (Altersgruppen 0–18 Jahren) sowie der jüngeren Erwachsenen (18–45 Jahre). Die Anzahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren wird sich um 19.000 Einwohner verringern (-6,9 %) und die Anzahl der 18 bis 45 Jährigen um 25.000 Einwohner (-4,4 %). Der Rückgang der Bevölkerungszahl in diesen Altersgruppen trifft für alle Landkreise und kreisfreien Städte im Planungsgebiet zu, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung.

Demografische Entwicklung im Planungszeitraum bis 2018

Demgegenüber steht die Zunahme der Bevölkerungszahl in den Altersgruppen ab 45 Jahre. Insgesamt wächst diese Altersgruppe im Planungszeitraum bis 2018 um fast 36.000 Einwohner (+4,3 %). Die Zunahme der Bevölkerung in den Altersgruppen ab 45 Jahren wird ebenfalls in allen Landkreisen und kreisfreien Städte im Planungsgebiet erwartet, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung.

Das stärkste Wachstum im gesamten Planungsgebiet verzeichnet die Altersgruppe der Senioren ab 65 Jahre. Doch auch hier gibt es regional deutliche Unterschiede. Ausnahmen bilden die Städte Oldenburg und Bremerhaven. Dort wächst die Altersgruppe der 60 bis 65 Jährigen im Planungszeitraum stärker als die über 65 Jährigen.

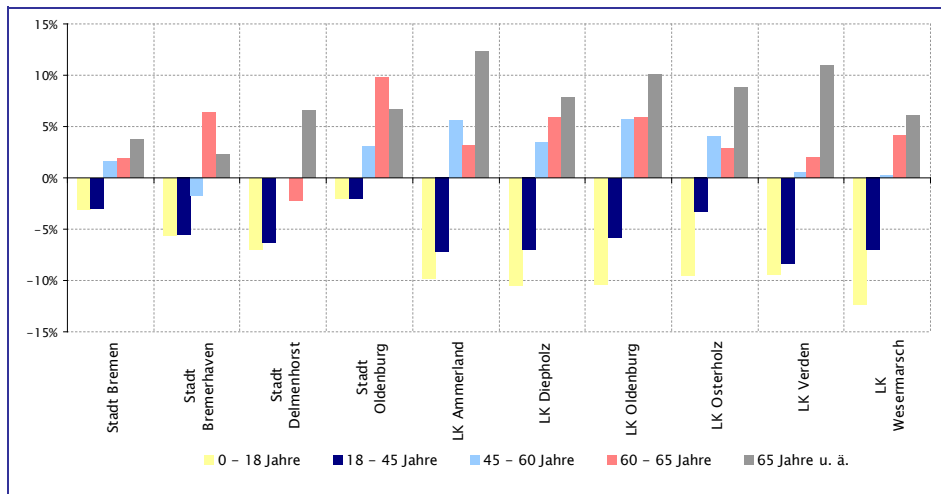


Abb. B-35: Prozentuale Bevölkerungsveränderung 2018 gegenüber 2013 in den Gebietskörperschaften des Planungsgebietes nach Altersgruppen (Datenquelle: LSKN und Statistisches Landesamt Bremen)

Die längerfristige Entwicklung zwischen 2018 und 2023 zeigt eine Abschwächung des Bevölkerungsrückgangs der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren sowie der jüngeren Erwachsenen (18–45 Jahre) gegenüber der Entwicklung im Planungszeitraum bis 2018. In den Landkreisen Oldenburg und Osterholz sowie in der Stadt Oldenburg kehrt sich die bis 2018 erwartete Abnahme der Bevölkerungszahl in der Altersklasse 18–45 Jahre sogar in eine positive Entwicklung um.

Jedoch wird zwischen 2018 und 2023 ein starker Rückgang der älteren Erwachsenen zwischen 45 und 60 Jahren erwartet. Diese Entwicklung betrifft alle Landkreise und kreisfreien Städte im Planungsgebiet, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung. Demgegenüber steht die weitere starke Zunahme der Bevölkerungsanteile in der Altersgruppe ab 60 Jahre.

Demografische Entwicklung bis 2023

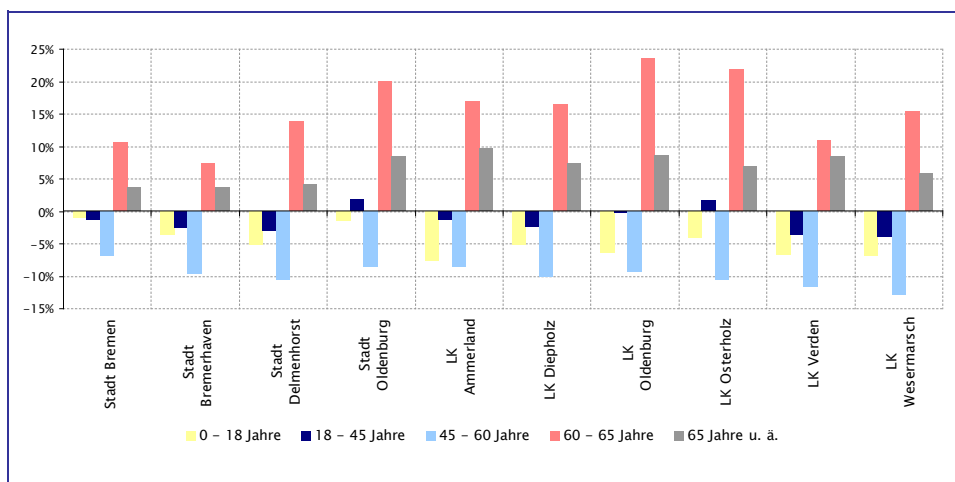


Abb. B-36: Prozentuale Bevölkerungsveränderung 2023 gegenüber 2018 in den Gebietskörperschaften des Planungsgebietes nach Altersgruppen (Datenquelle: LSKN und Statistisches Landesamt Bremen)

Die oben beschriebenen Entwicklungen führen dazu, dass bis 2018 für die Mehrheit der Landkreise und der kreisfreien Städte im Planungsgebiet ein deutlicher Rückgang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (18–65 Jahre) prognostiziert wird. Zwischen 2013 und 2018 wird im gesamten Planungsgebiet erwartet, dass die Bevölkerungszahl der Personen im erwerbsfähigen Alter um 13.000 Einwohner (-1,3 %) sinkt. Dabei sind die regionalen Unterschiede jedoch sehr ausgeprägt. Während in den Landkreisen Oldenburg, Osterholz sowie in der Stadt Oldenburg dieser Trend der Abnahme erst nach 2018 einsetzt, so beginnt er in den anderen Gebietskörperschaften bereits vor 2018 und setzt sich darüber hinaus fort.

Abnahme der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter

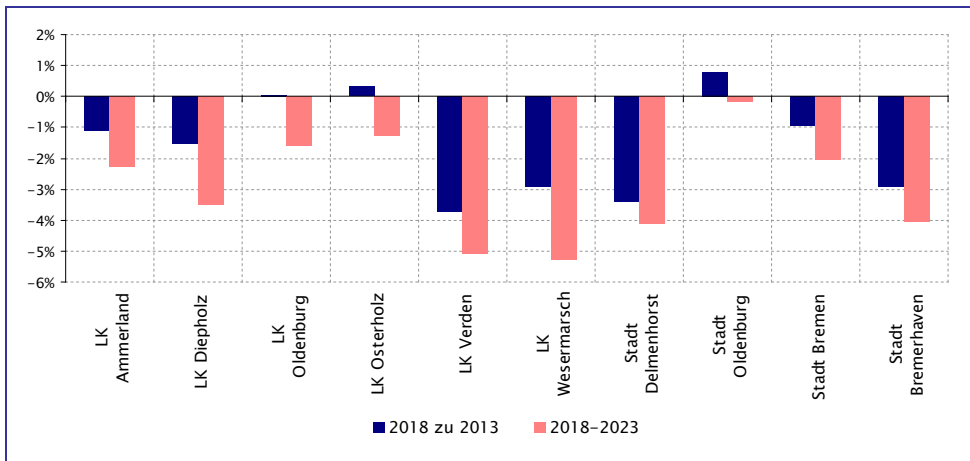


Abb. B-37: Prozentuale Bevölkerungsveränderung der Altersgruppe 18–65 Jahre im Zeitraum 2018 gegenüber 2013 sowie 2023–2018 in den Gebietskörperschaften des Planungsgebietes (Datenquelle: LSKN und Statistisches Landesamt Bremen)

Die beschriebenen demografischen Entwicklungen werden im Bereich des ÖPNV zu veränderten Anforderungen führen. Die insgesamt sinkenden Bevölkerungszahlen erfordern flexible und bedarfsorientierte Konzepte. Der bereits spürbare und weiter anhaltende Bevölkerungsrückgang in der Altersgruppe unter 18 Jahren erfordert weitere Anpassungen im schulorientierten Verkehr. Die sinkende Zahl der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter wird möglicherweise Auswirkungen auf Pendlerzahlen und die Hauptverkehrszeiten haben. Die Zunahme der Bevölkerung in der Altersgruppe über 65 Jahre erfordert weitere Anstrengungen im Ausbau eines barrierefreien ÖPNV.

Veränderte Anforderungen an den ÖPNV

Neben der demografischen Entwicklung gibt es weitere wesentliche Faktoren, welche die Verkehrsnachfrage beeinflussen. Dazu zählen beispielsweise die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung (Indikator des Bruttoinlandsproduktes) und die daraus resultierenden wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, die Preisentwicklungen sowie die Gestaltung des Verkehrsangebotes hinsichtlich von Linienführungen und Fahrzeiten. Diese Einflussfaktoren können durchaus als Wachstumstreiber der Verkehrsnachfrage wirken.

B 3.2 Potenziale und Herausforderungen je Gebietskörperschaft

In diesem Kapitel werden Ergebnisse der Strukturdatenanalyse dem Fahrgastaufkommen je Einwohner gegenübergestellt. Dabei handelt es sich um den Indikator "ÖPNV-Marktdurchdringung", der die Anzahl der Fahrgäste im Binnen- bzw. Ziel- und Quellverkehr auf die Einwohnerzahl der jeweiligen Gebietskörperschaft bezieht. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht vorhandene Fahrgast-Potenziale der Landkreise und der kreisfreien Städte.

B 3.2.1 Kreisfreie Städte

Das derzeitige ÖPNV-Fahrgastaufkommen der Städte weist deutliche Unterschiede hinsichtlich der Marktdurchdringung auf. Während im Binnenverkehr der Stadt Bremen der Indikator aus Fahrgästen und Einwohnern bei 0,6 Fahrgästen je Einwohner²¹ liegt und somit eine starke Marktdurchdringung erreicht, so zeigt sich dieser Indikator in den anderen Städten auf einem geringeren Niveau (vgl. Abb. B-38). Die Stadt Bremerhaven weist mit 0,3 Fahrgästen je Einwohner bereits eine wesentlich kleinere Marktdurchdringung auf als die Stadt Bremen. Die Städte Delmenhorst und Oldenburg verfügen über eine sehr geringe ÖPNV Marktdurchdringung. Daraus lassen sich signifikante, bisher nicht ausgeschöpfte Potenziale im Binnenverkehr dieser Städte ableiten.

Unterschiedliche Marktdurchdringung im Binnenverkehr der Städte

Die Berücksichtigung der im Kapitel 3.1 ausgewerteten Bevölkerungsprognose führt hinsichtlich des zukünftigen Fahrgastaufkommens zu der Schlussfolgerung, dass die Städte Bremerhaven und Delmenhorst mit einem mittelfristigen Rückgang der Fahrgastzahlen im Binnenverkehr konfrontiert sein könnten, wenn nicht die weiteren Verkehrsnachfrage beeinflussenden Faktoren diese demografischen Veränderungen ausgleichen.

Neue Herausforderungen durch die demographische Entwicklung

Die im Vergleich zu den anderen kreisfreien Städten des Planungsgebietes positive Bevölkerungsprognose der Stadt Oldenburg – insbesondere in der erwerbsfähigen Altersgruppe – lässt für diese Gebietskörperschaft zusätzliche Potenziale für das zukünftige Fahrgastaufkommen erkennen, die es durch einen weiteren Ausbau des ÖPNV Angebotes zu berücksichtigen gilt.

Die Stadt Bremen verfügt bereits über eine sehr hohe Marktdurchdringung des ÖPNV und steht langfristig vor der Herausforderung trotz leicht sinkender Bevölkerungszahlen insbesondere in der Altersgruppe der Erwerbsfähigen, das hohe Niveau der Fahrgastzahlen bzw. der Marktdurchdringung zu halten.

²¹ Anders ausgedrückt nutzen im Binnenverkehr täglich 60 % der Einwohner der Stadt Bremen den ÖPNV.

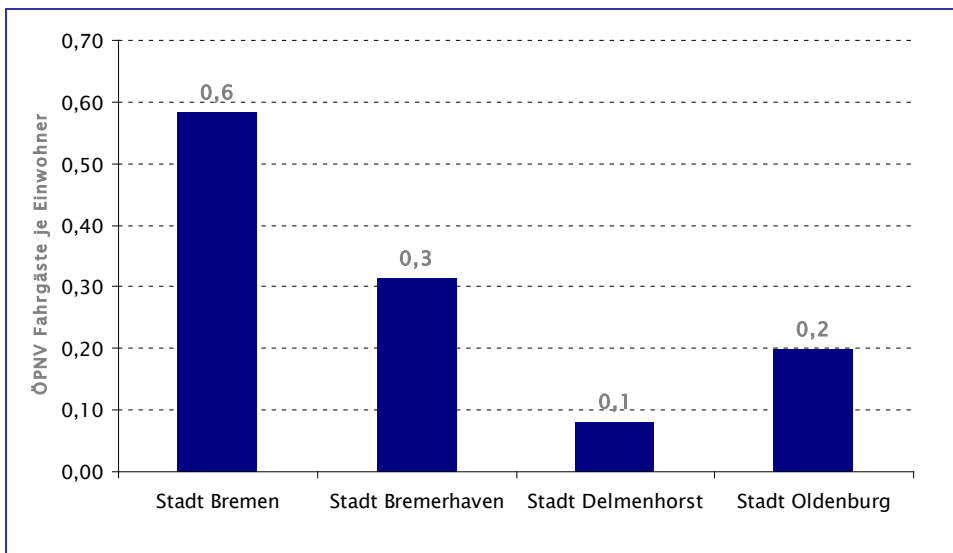


Abb. B-38: ÖPNV-Fahrgastaufkommen Mo-Fr (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Städte je Einwohner im Zeitraum 2007-2010 (Datenquelle: Analysen ZVBN)

B 3.2.2 Landkreise

Während die Städte über eine ÖPNV-Marktdurchdringung von 10 % bis 60 %²² Fahrgästen pro Einwohner im Binnenverkehr verfügen, so erreichen die Landkreise eine Marktdurchdringung von 1 %-3 %. Da die Auswertungen für die Landkreise nicht den Fahrtzweck "Schule" berücksichtigen (vgl. Kap. B 2.2.8), wurde in dieser Betrachtung die Altersgruppe "unter 18 Jahren" an den Einwohnerzahlen der Landkreise bei der Bildung dieses Indikators ausgeschlossen. Es wird deutlich, dass es im Binnenverkehr der Landkreise noch hohe Fahrgastpotenziale gibt, die es zu mobilisieren gilt.

Die Berücksichtigung der im Kapitel 3.1 ausgewerteten Bevölkerungsprognose führt hinsichtlich des zukünftigen Fahrgastaufkommens zu der Schlussfolgerung, dass die Landkreise Diepholz, Verden und Wesermarsch mit einem mittel- und langfristigen Rückgang der Fahrgastzahlen konfrontiert sein könnten, wenn nicht die weiteren Verkehrsnachfrage beeinflussenden Faktoren diese demografischen Veränderungen ausgleichen.

Dabei könnte sich der Bevölkerungsrückgang in der erwerbsfähigen Altersgruppe aufgrund der starken Pendlerverflechtungen mit den kreisfreien Städten auf die Fahrgastzahlen im Quell- und Zielverkehr der kreisfreien Städte und Landkreise auswirken.

Die im Vergleich zu den anderen Landkreisen des Planungsgebietes positive Bevölkerungsprognose der Landkreise Osterholz, Oldenburg und mittelfristig auch des Landkreises Ammerland lässt für diese Gebietskörperschaften Potenziale für das zukünftige Fahrgastaufkommen erkennen.

Fahrgastpotenziale Im Binnenverkehr der Landkreise

Unterschiedliche Entwicklung der Fahrgastzahlen

²² Dies entspricht einer Marktdurchdringung von 0,1-0,6 Fahrgästen pro Einwohner im Binnenverkehr dieser Städte.

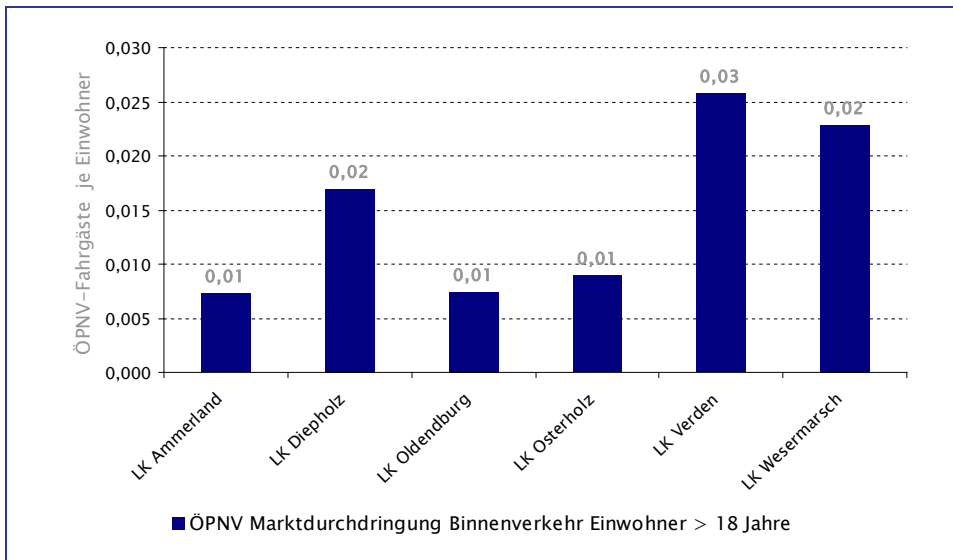


Abb. B-39: ÖPNV-Fahrgastaufkommen je Einwohnergruppen (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Landkreise im Zeitraum 2007–2010 (Datenquelle: Analysen ZVBN)

B 3.3 Zusammenfassung der Herausforderungen

Die im Planungsgebiet regional unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung wird eine kleinräumige Anpassung des ÖPNV-Angebotes erforderlich machen. 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. Hier gilt es, flexible, nachfrageorientierte ÖPNV Angebote zu schaffen. Veränderte Mobilitätsbedürfnisse, beispielsweise durch flexiblere Arbeitszeiten und -formen, führen dazu, dass Hauptverkehrszeiten insbesondere am Nachmittag früher einsetzen und sich gleichmäßiger verteilen. Ein attraktives Angebot im ÖPNV wird zunehmend wichtiger, um Kunden, Einwohner und Arbeitsplätze zu halten und neue hinzuzugewinnen.

Um den Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen zu begegnen, bedarf es einer Angebotspalette, die speziell auf die Wünsche und Bedürfnisse dieser Kundengruppe zugeschnitten ist. Hervorzuheben sind auch die Maßnahmen im ÖPNV, die der Barrierefreiheit dienen. Hier 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 Serviceeinrichtungen.

In Siedlungsbereichen mit hoher Nachfrage bzw. in verdichteten Räumen sollen die ÖPNV-Leistungen entsprechend dem neuen Bedienungsebenenkonzept für den SPNV, Stadtverkehr sowie Regionalbus-Bedienungsebene 1 und Regionalbus-Bedienungsebene 2 gesichert und ausgebaut werden. Dies sollte ihren Niederschlag auch in Verkehrs- und/oder Raumentwicklungsplänen finden.

Kleinräumige Anpassung des ÖPNV

Entwicklung der technischen Infrastruktur

Sicherung und Ausbau des Verkehrsangebotes in verdichteten Räumen