

Nahverkehrsplan 2018 – 2022

Teil B

Entwicklung des Fahrgastaufkommens Bestandsaufnahme und Potenzialbetrachtung

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

Inhaltsverzeichnis Teil B

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen	B-3
B 2 Bestandsaufnahme.....	B-4
B 2.1 Strukturdaten.....	B-4
B 2.1.1 Einwohner im Planungsgebiet.....	B-4
B 2.1.2 Altersstruktur im Planungsgebiet	B-5
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-13
B 2.2.1 Gesamtes ÖPNV-Aufkommen im VBN	B-13
B 2.2.2 SPNV Fahrgastzahlen an Stationen.....	B-14
B 2.2.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen	B-17
B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven.....	B-19
B 2.2.5 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst	B-22
B 2.2.6 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg	B-24
B 2.2.7 Fahrgastaufkommen der Landkreise	B-26
B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen.....	B-31
B 3.1 Bevölkerungsprognose und demografische Entwicklung	B-31
B 3.2 Potenziale und Herausforderungen je Gebietskörperschaft	B-33
B 3.2.1 Kreisfreie Städte	B-33
B 3.2.2 Landkreise.....	B-34
B 3.3 Zusammenfassung der Herausforderungen	B-35

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen

Das Verkehrsangebot auf Regionalbuslinien sollte zukünftig möglichst nachfrageorientiert geplant werden. Das in Teil C des Nahverkehrsplanes beschriebene Zielnetz der Regionalbuslinien (Bedienungsebenen 1 und 2) 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

Die Auswertung der Strukturdaten (Bevölkerungszahl und Altersstruktur, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Pendler und Pkw-Bestand) sowie des Fahrgastaufkommens erfolgt aggregiert auf Ebene der kreisfreien Städte und Landkreise. Die Strukturdaten basieren auf Daten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN), des Statistischen Landesamtes Bremen sowie der Agentur für Arbeit.

*Vorgehensweise und
Datengrundlagen*

Die Analyse der Verkehrsverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten¹ erfolgte teilweise auf Ebene von Gemeinden. Zukünftige demografische Entwicklungen und ihr Einfluss auf das zu entwickelnde Verkehrsangebot fließen in die Formulierung der zukünftigen Herausforderungen ein.

Die Verbundstatistik des VBN gibt einen Überblick über die Fahrgäste nach Fahrkartenarten. Aktuell wird im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die Erhebung zur Mobilität in Deutschland durchgeführt. Diese ermöglicht Aussagen zum Mobilitätsverhalten in Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg und für die VBN-Landkreise in Gesamtheit sowie den Vergleich mit anderen Bundesländern. Ergebnisse werden in 2018 veröffentlicht. Auf den Rückgriff der letzten vergleichbaren Daten aus dem Jahr 2002, welche alle Verbandsmitglieder umfassen, wird an dieser Stelle verzichtet.

*Modal Split und Verbund-
statistik des VBN*

Die aktuellen Verkehrserhebungsdaten des VBN beziehen sich auf den Zeitraum 2012 bis 2015 und stellen einen durchschnittlichen Jahreswert dieses Zeitraumes dar. Für die Analyse der Strukturdaten wurde das Jahr 2015 gewählt. Die Verkehrserhebung konzentrierte sich auf Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs sowie auf den SPNV. Linien im „Schulorientierten Verkehr“ (Bedienungsebene 3) wurden in den Landkreisen nicht vollständig erhoben und sind somit nicht Gegenstand der Auswertungen².

Verkehrserhebung des VBN

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.

¹ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte umfassen alle Arbeitnehmer und Auszubildende, 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).

² Die Datenbestände der Schülersammelzeitkarten der Landkreise wurden aufgrund bisher mangelnder Vereinheitlichung der elektronischen Datenerfassung nicht ausgewertet. Diese Auswertungsmöglichkeiten werden zukünftig geprüft und angestrebt.

Die Analyse des Gesamtfahrgastaufkommens für Landkreise erfolgt unter Ausschluss des Fahrtzwecks „Schule“. Bei der Analyse der Fahrtzwecke im SPNV (Kapitel B 2.2.2) wird der Fahrtzweck „Schule“ berücksichtigt.

B 2 Bestandsaufnahme

Das Kapitel B 2 umfasst die Bestandsaufnahme der Strukturdaten je Gebietskörperschaft sowie die Analyse des Fahrgastaufkommens. Dabei wird das Fahrgastaufkommen einerseits für das gesamte Planungsgebiet dargestellt, andererseits auch separat für den SPNV sowie die einzelnen 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 2015 insgesamt 1.713.000 Menschen. Dies waren etwa 1,3 % mehr als im Jahr 2009. Das Wachstum der Bevölkerung ist vorrangig auf gestiegene Zahlen der Menschen mit Migrationshintergrund zurückzuführen. Lag im Jahr 2009 der Anteil der ausländischen Bevölkerung im Planungsgebiet noch bei ca. 8 %, so erreichte dieser Anteil Ende 2015 ca. 10 %. Das anteilige Wachstum der ausländischen Bevölkerung zwischen 2009 und 2015 war in den Städten Bremerhaven, Bremen sowie in Delmenhorst besonders stark ausgeprägt. Unter den Landkreisen betraf dies insbesondere den Landkreis Oldenburg.

*Wachsende
Bevölkerungszahl
im Planungsgebiet*

Das mit Abstand größte Oberzentrum im Planungsgebiet stellt die Stadt Bremen mit mehr als 557.000 Einwohnern dar. Seit 2009 konnte die Stadt Bremen einen Einwohnerzuwachs von 1,8 % verzeichnen.

In den beiden weiteren Oberzentren des Planungsgebietes – Stadt Oldenburg und Stadt Bremerhaven – leben 164.000 Einwohner bzw. 114.000 Einwohner.

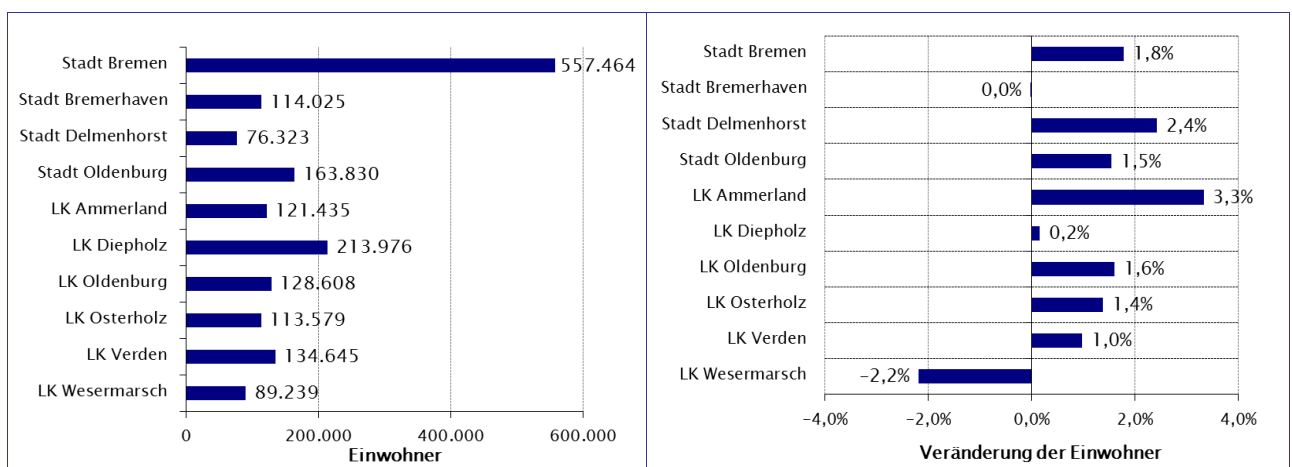


Abb. B-1: Bevölkerung im Planungsgebiet 2015 und Veränderung der Bevölkerungszahl 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Stat. Landesamt Bremen)

Während die Stadt Oldenburg zwischen 2009 und 2015 einen Bevölkerungszuwach von 1,5 % verzeichnen konnte, blieb die Gesamtbevölkerungszahl von Bremerhaven im selben Zeitraum trotz steigender ausländischer Zuwanderung konstant.

Die vierte kreisfreie Stadt im Planungsgebiet, das Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst, weist ein Bevölkerungswachstum von 2,4 % auf. Auch dieses positive Gesamtwachstum ist auf gestiegene Zuwanderungszahlen zurückzuführen.

Der einwohnerstärkste Landkreis ist mit etwa 214.000 Einwohnern der Landkreis Diepholz. Der Landkreis Wesermarsch ist mit nunmehr 89.000 Einwohnern der Landkreis mit der geringsten Bevölkerungszahl im Planungsgebiet und als einziger Landkreis weist er einem Rückgang der Bevölkerungszahl im Zeitraum 2009 bis 2015 auf.

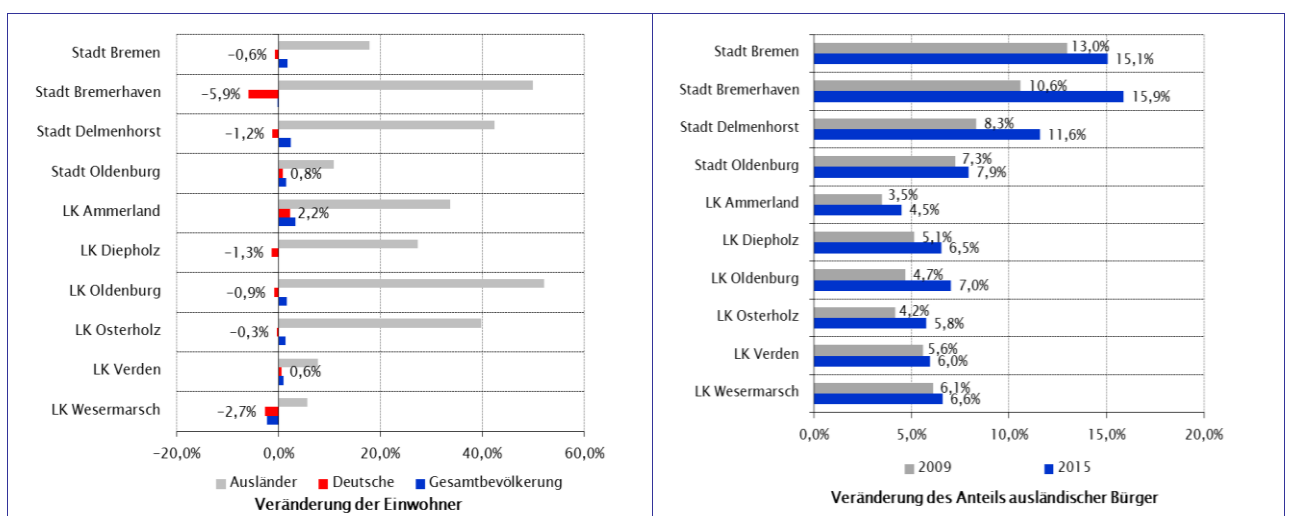


Abb. B-2: Veränderung der Bevölkerungszahl 2015 gegenüber 2009 unterteilt nach Deutschen und Ausländern und Anteil Ausländer an der Bevölkerungszahl (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Stat. Landesamt Bremen)

B 2.1.2 Altersstruktur im Planungsgebiet

Die Altersstruktur der sechs Landkreise zeigt im Vergleich zu den kreisfreien Städten (Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst, Oldenburg) weiterhin einen geringfügig höheren Anteil an Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren. Aufgrund des stärkeren Wachstums dieser Altersgruppe in den kreisfreien Städten in den vergangenen Jahren kommt, es jedoch zu einer weiteren Angleichung der Altersstrukturen zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen bei den Kindern und Jugendlichen.

Weiterhin höherer Anteil an Kindern und Jugendlichen in den Landkreisen als in den Städten

Demgegenüber weisen die kreisfreien Städte weiterhin einen deutlich höheren Anteil an jungen Menschen im Ausbildungsalter (18–30 Jahre) auf. Besonders hervorzuheben ist in diesem Segment die Stadt Oldenburg.

Der Anteil der älteren Menschen (über 65 Jahre) wuchs in den Landkreisen zwischen 2009 und 2015 stärker als in den kreisfreien Städten, was dazu führt, dass der Anteil der Senioren in den Landkreisen im Jahr 2015 höher ist als der Durchschnitt der vier kreisfreien Städte im Planungsgebiet. Insbesondere die Landkreise Wesermarsch und Osterholz weisen einen hohen Anteil der Bevölkerungsgruppe älter als 65 Jahre auf.

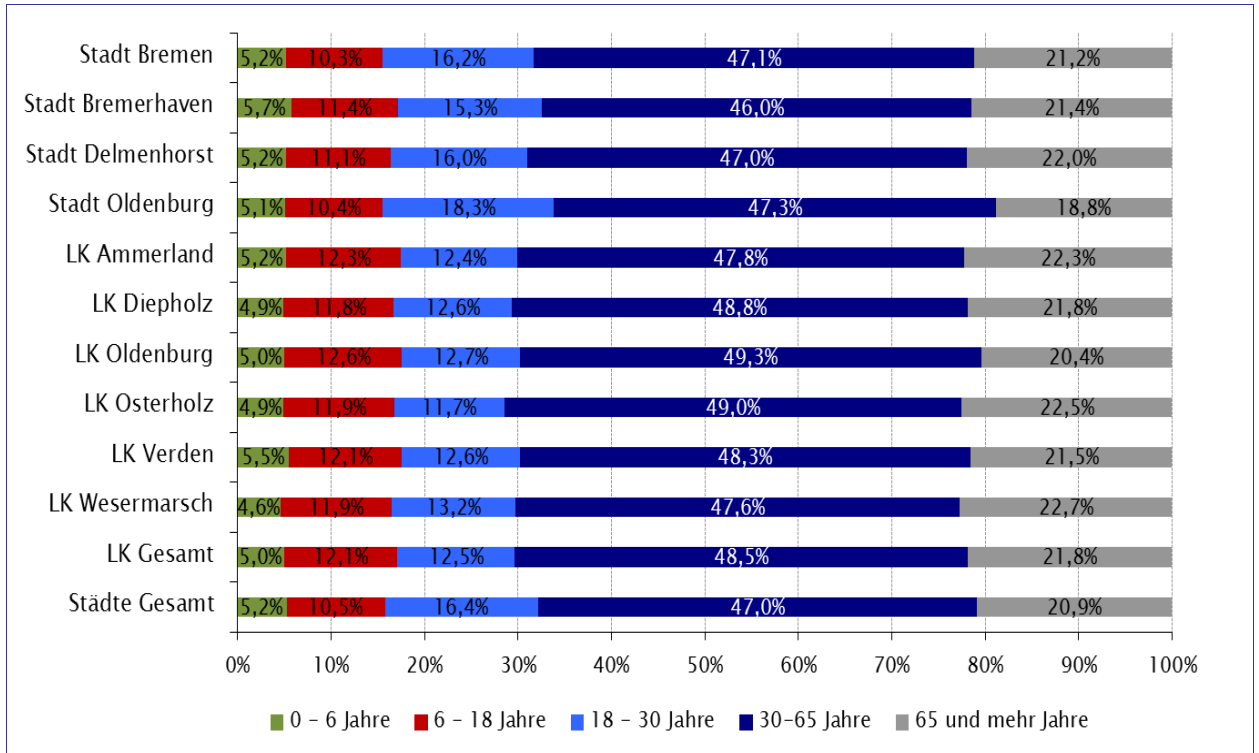


Abb. B-3: Altersstruktur der Bevölkerung im Planungsgebiet 2015 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen- LSN; Statistisches Landesamt Bremen)

Die Entwicklung der Altersstruktur zwischen 2009 und 2015 zeigt eine positive Entwicklung der Anzahl der 0-6 Jährigen in den kreisfreien Städten und in der Mehrheit der Landkreise. Dies wird mittelfristig wieder zu einer positiven Entwicklung der Schülerzahlen in der Mehrheit der Landkreise führen.

Solides Wachstum in der Altersgruppe 0-6 Jahren in den kreisfreien Städten

Im Gegensatz dazu steht die deutliche Abnahme des Anteils an Kindern und Jugendlichen der Altersgruppe 6-18 Jahre, was den geringen Geburtenraten der Jahre vor 2009 geschuldet ist. Für die Summe der sechs Landkreise bedeutet dies eine Abnahme von 11 % der Kinder und Jugendlichen im Alter von 6-18 Jahren in 2015 gegenüber 2009. Die vier kreisfreien Städte verzeichneten demgegenüber keine Veränderung in dieser Altersgruppe. In den Städten Bremen und Bremerhaven stiegen die Anteile der 6-18 Jährigen in den vergangenen Jahren sogar leicht an.

In der Altersgruppe der Senioren verzeichneten alle Landkreise im Planungsgebiet ein starkes Wachstum zwischen 2009 und 2015. In der Summe aller sechs Landkreise wuchs die Zahl der Senioren um 8 % seit 2009, während sich die entsprechende Anzahl in den Städten lediglich um 1 % erhöhte.

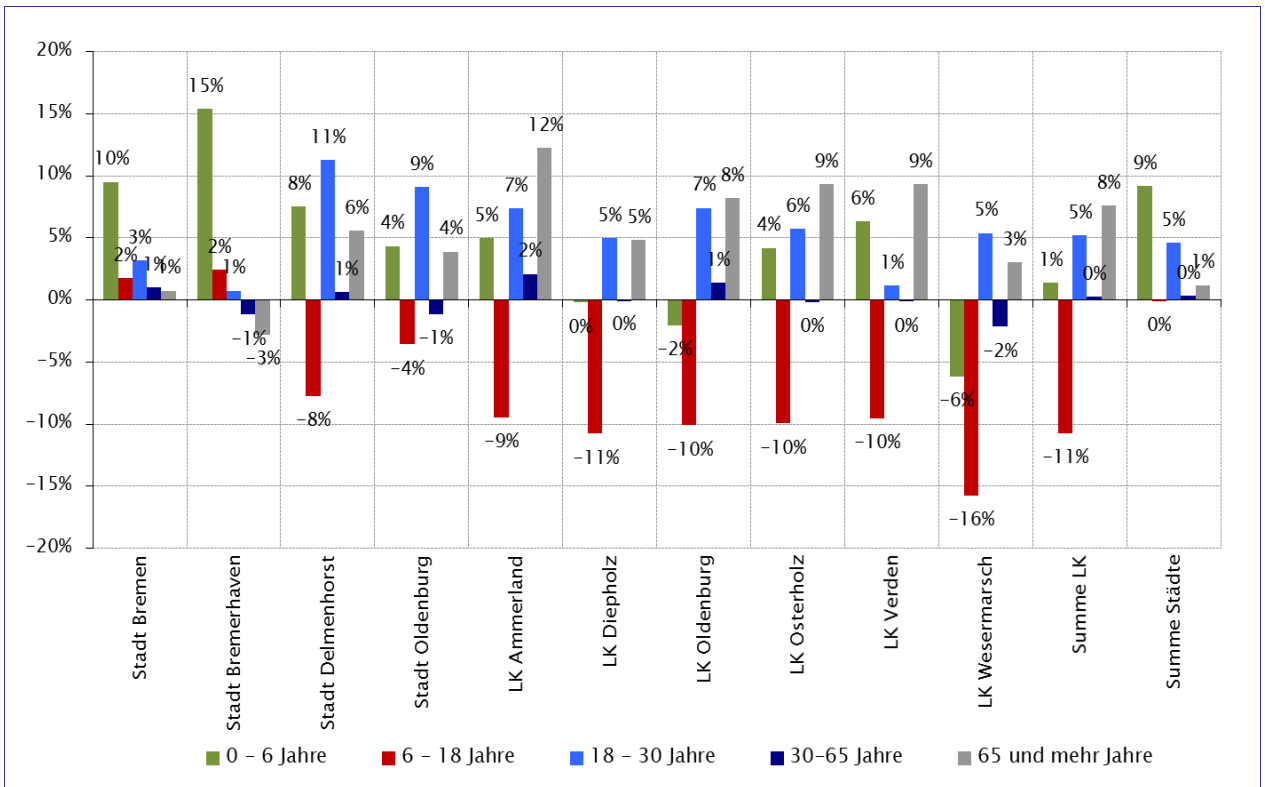


Abb. B-4: Veränderung der Einwohnerinnen und Einwohner je Altersgruppe 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Statistisches Landesamt Bremen)

B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die drei Oberzentren des Planungsgebietes – Stadt Bremen, Stadt Bremerhaven und Stadt Oldenburg – weisen die höchste Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort je Einwohner im Jahr 2015 auf. Dies unterstreicht die Bedeutung und Zentralität dieser Städte im Planungsgebiet. Insbesondere in der Stadt Oldenburg wuchs im Zeitraum 2009 bis 2015 die Zahl der Beschäftigten um 15 %, wodurch die Stadt Oldenburg im Planungsgebiet mit 479 Beschäftigten je 1.000 Einwohnern den Spitzenplatz im Jahr 2015 erreichte.

Konzentration der Arbeitsplätze in den kreisfreien Städten

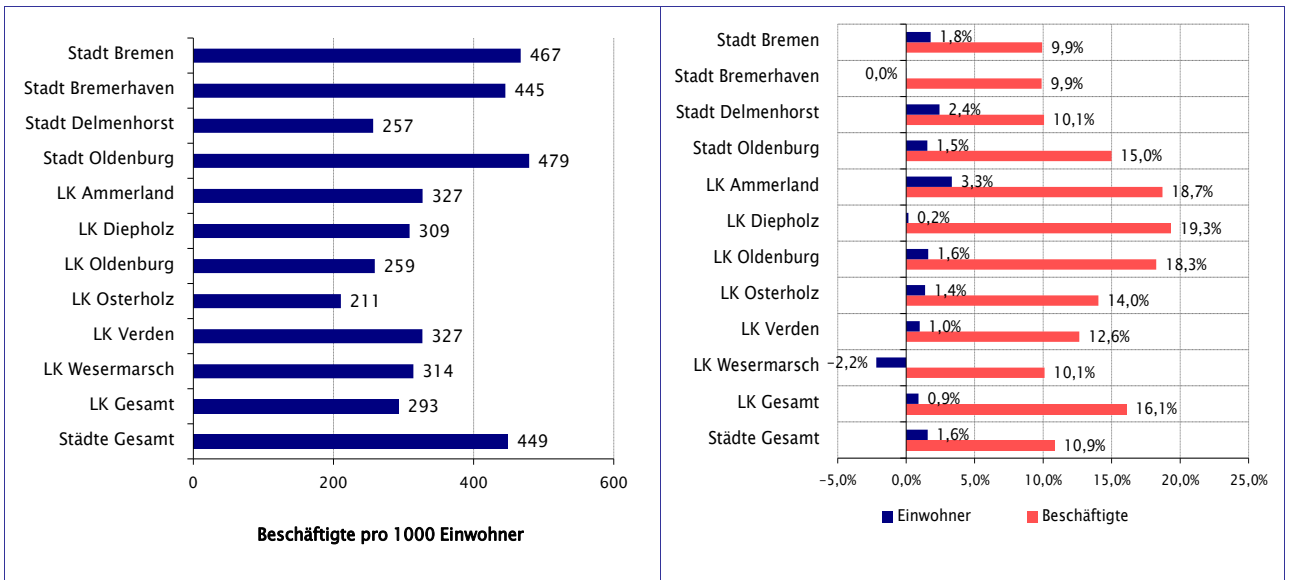


Abb. B-5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner am Arbeitsort 2015 sowie Veränderung der Beschäftigten und Einwohnerinnen und Einwohner 2015 gegenüber 2009 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen – LSN; Statistisches Landesamt Bremen)

Neben den drei Oberzentren weisen die Landkreise Verden und Ammerland weiterhin eine vergleichsweise hohe Anzahl von Beschäftigten (Arbeitsort) auf. Dies ist hier insbesondere auf die Bedeutung einzelner Städte wie Verden und Westerstede als Arbeitsort innerhalb dieser Landkreise zurückzuführen. Während im Landkreis Ammerland zwischen 2009 und 2015 die Zahl der Beschäftigten um knapp 19 % wuchs, so erreichte der Landkreis Verden ein Wachstum von ca. 13 %.

Wichtige Arbeitsorte innerhalb der Landkreise

Das stärkste Wachstum hinsichtlich der Zahl der Beschäftigten erzielte im gesamten Planungsgebiet der Landkreis Diepholz. Die Zahl der Beschäftigten stieg um über 19 % im Zeitraum 2009 bis 2015.

Die nachfolgende Abbildung B-6 stellt einen Vergleich aller kreisangehörigen Gemeinden je Landkreis im Planungsgebiet bezüglich ihrer Bedeutung als Arbeitsplatz dar. Es wird hier unter anderem deutlich, dass starke Unterschiede innerhalb eines Landkreises vorliegen können. Während beispielweise die Stadt Verden den höchsten Wert an „Beschäftigten pro Einwohner“ besitzt, rangieren Gemeinden wie Dörverden und Kirchlinteln desselben Landkreises auf den hinteren Rängen und generieren somit eher Auspendlerströme (Quellverkehr).

Innerhalb der Landkreise starke Unterschiede bei der Arbeitsplatzverfügbarkeit

Neben der Stadt Verden besitzen die Städte Westerstede und Brake im Vergleich der Landkreise eine hohe Beschäftigtenzahl je Einwohner (nach Arbeitsort).

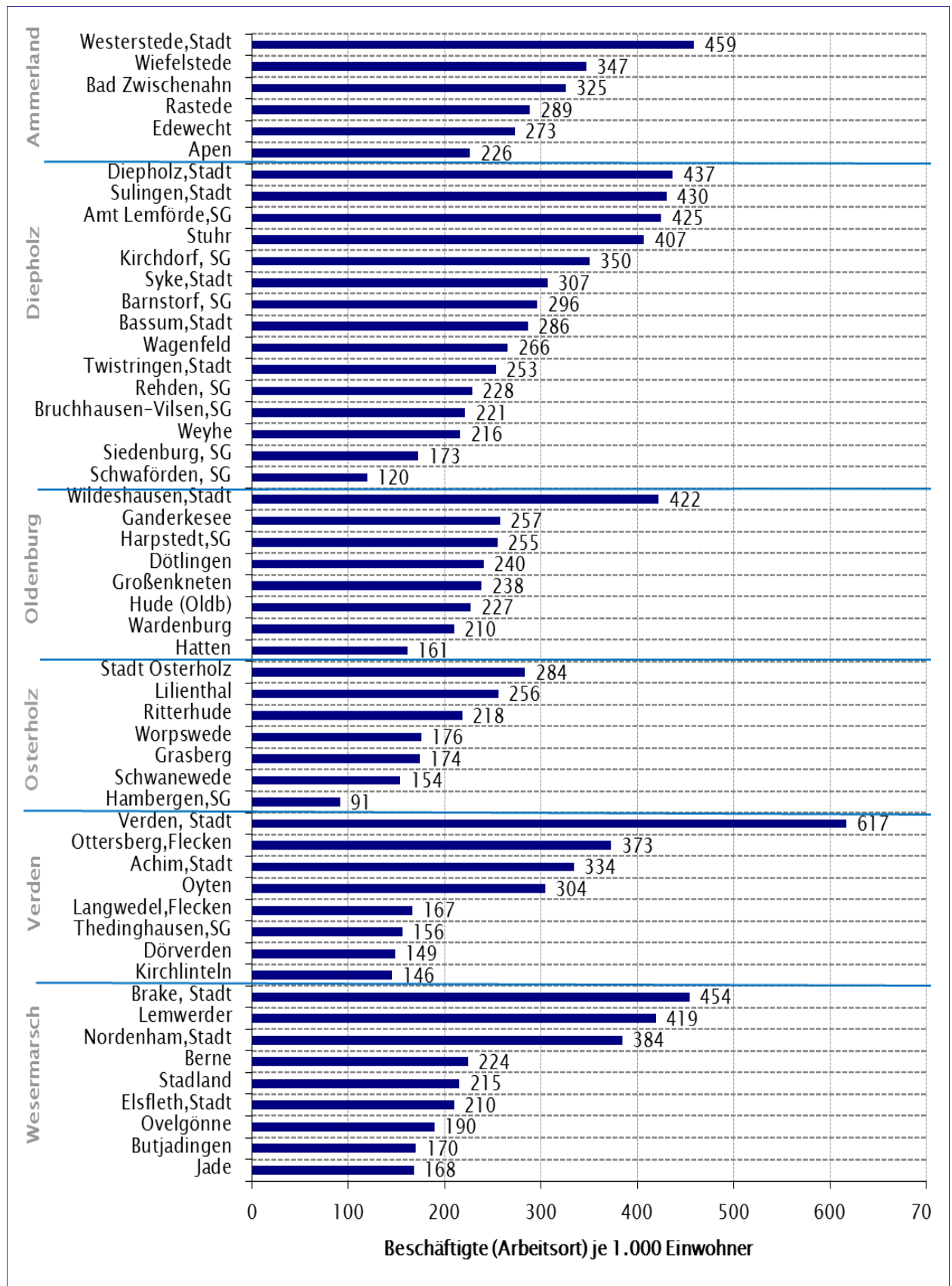


Abb. B-6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je 1.000 Einwohner auf Gemeindeebene in 2015 (Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen - LSN)

B 2.1.4 Pendlerströme

Die Stadt Bremen verfügt mit etwa 300.000 Pendlerinnen und Pendlern täglich über das höchste Pendleraufkommen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) im Planungsgebiet. Dieses setzt sich zu 50 % aus Pendlern im Binnenverkehr der Stadt zusammen, zu weiteren 37 % aus Einpendlern und zu 13 % aus Auspendlern.³ Aber auch die Städte Oldenburg und Bremerhaven verfügen aufgrund der Arbeitsplatzsituation über ein hohes Pendleraufkommen im Zielverkehr (Einpendler). Demgegenüber weist die Stadt Delmenhorst mit 46 % der Beschäftigten einen ausgeprägten Quellverkehr (Auspendler) auf. Die Betrachtung der Summe der vier kreisfreien Städte zeigt einen stärkeren Zuwachs der Auspendler im Zeitraum 2009–2015 als dies für das Wachstum der Einpendler zu verzeichnen war.

Starker Binnen- und Zielverkehr der kreisfreien Städte

Unter den Landkreisen verfügt der Landkreis Diepholz über das höchste Pendleraufkommen. Mit täglich über 105.000 Pendlern generiert der Landkreis Diepholz größere Pendlerströme als die Stadt Oldenburg. Täglich pendeln 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. Im Landkreis Verden sind dies täglich etwa 69.000 Pendler und im Landkreis Ammerland rund 62.000 Pendler.

Während in den Landkreisen Osterholz und Oldenburg der Quellverkehr (Auspendler) dominiert, verfügt der Landkreis Wesermarsch von allen Landkreisen über den höchsten Binnenverkehrsanteil.

Die Betrachtung der Summe der Landkreise zeigt einen stärkeren Zuwachs der Einpendler in die Landkreise im Zeitraum 2009–2015 als dies für die Entwicklung der Auspendlerströme zu verzeichnen war. Dieses korrespondiert mit der positiven Entwicklung der Zahl der Beschäftigten in den Landkreisen (siehe auch Abb. B-5).

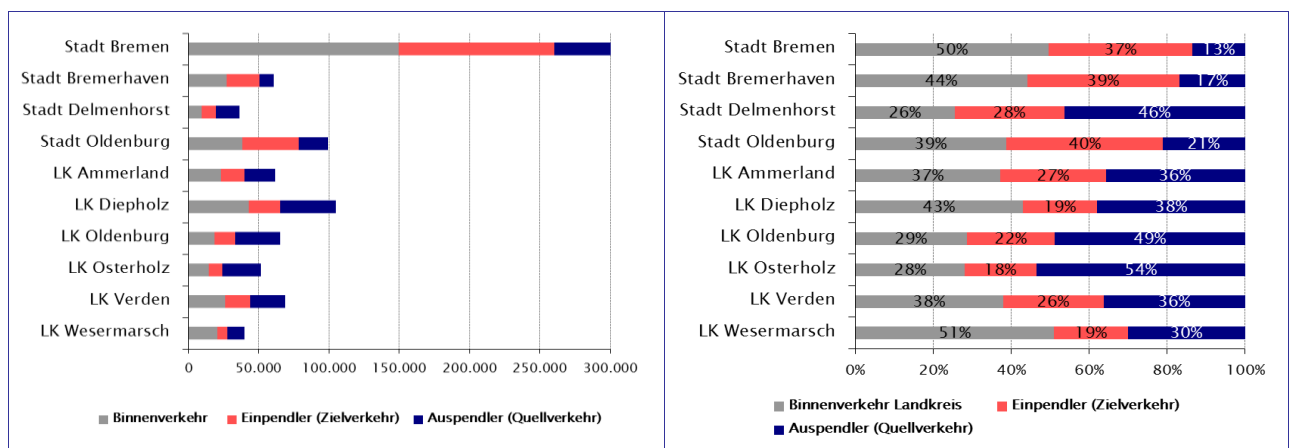


Abb. B-7: Pendlerinnen und Pendlern 2015 differenziert nach Binnen-, Quell- und Zielverkehr absolut und Anteile (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit; Statistisches Landesamt Bremen)

³ 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 mit dem stärksten Pendleraufkommen in den Landkreisen. Alle drei Gebietskörperschaften besitzen ein starkes Einpendleraufkommen.⁴ Gleichzeitig pendeln aus Stuhr und Achim vergleichbar viele Beschäftigte aus, wogegen die Stadt Verden ein höheres Binnenaufkommen besitzt.

Hohe Pendlerverflechtungen einiger Städte und Gemeinden

Die untenstehende Abbildung B-8 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 der Ein- und Auspendler je Gebietskörperschaft dargestellt.

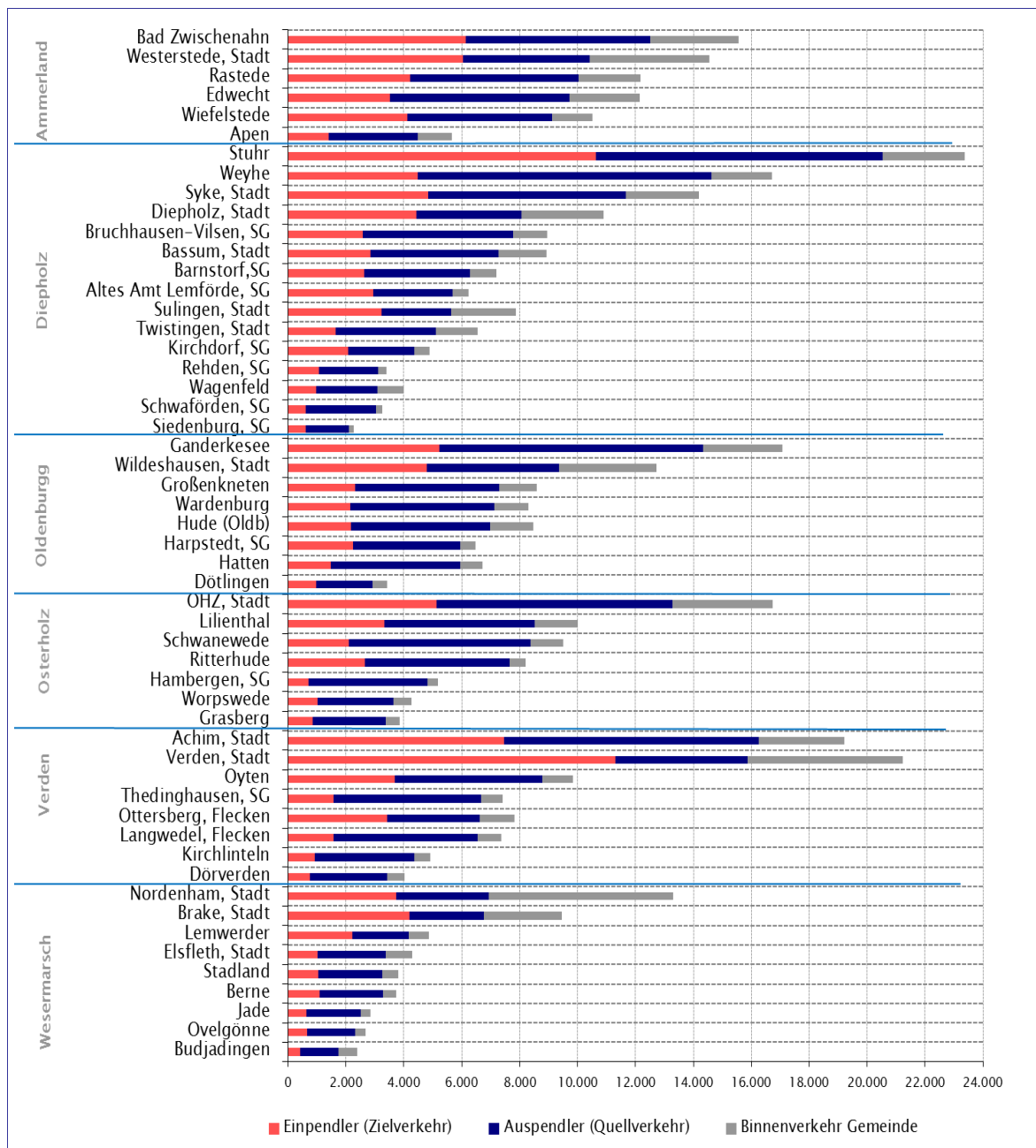


Abb. B-8: Pendler auf Gemeindeebene 2015 (Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit)

⁴ Als Einpendler bzw. Auspendler wird in dieser Auswertung klassifiziert, wer eine Gemeindegrenze überschreitet.

B 2.1.5 Pkw-Bestand

Der Bestand an Personenkraftwagen (Pkw) pro Einwohner im Planungsgebiet hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Dabei ist die Zunahme in den Landkreisen mit insgesamt 8,8 % im Zeitraum 01.01.2010 bis 01.01.2016 höher ausgefallen als in den Städten. Den niedrigsten Pkw-Bestand je Einwohner hat im Jahr 2016 die Stadt Bremerhaven mit 419 Pkw pro 1.000 Einwohner. Den höchsten Bestand verzeichnen der Landkreis Diepholz und der Landkreis Ammerland mit 614 Pkw je 1.000 Einwohner.

Zunahme des Pkw-Bestands

Im Vergleich dazu liegt der durchschnittliche PKW-Bestand im Land Niedersachsen bei 571 Pkw je 1.000 Einwohner zum 01.01.2016. Der Zuwachs betrug im selben Zeitraum 10 %.

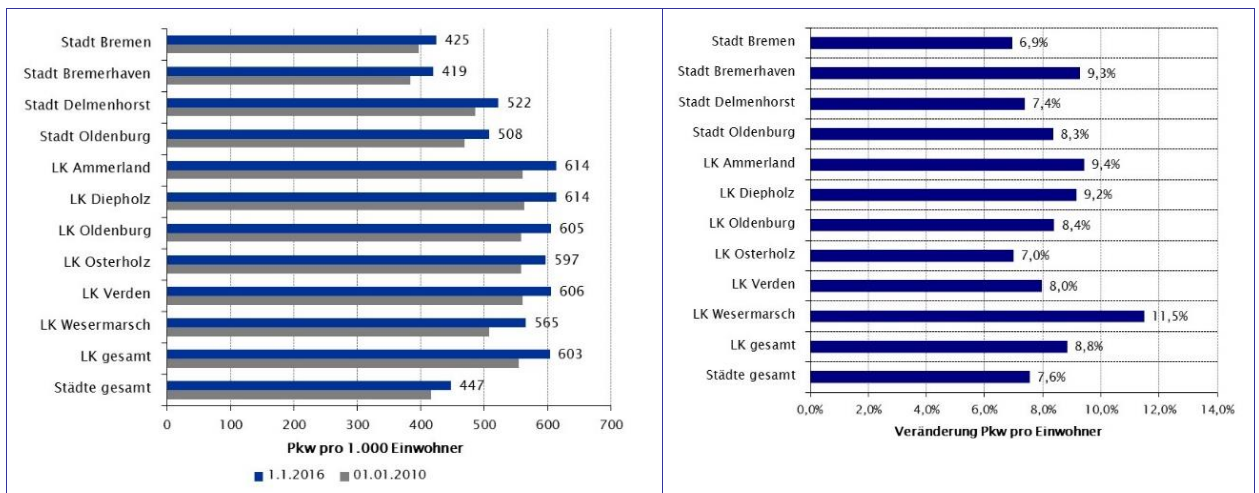


Abb. B-9: Pkw Bestand je 1.000 Einwohner 2010 und 2016 sowie Veränderung des Pkw-Bestands (pro Einwohner) (Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg)

B 2.2 Fahrgastaufkommen

B 2.2.1 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 2011 bis 2016.

Grundlagen

Seit dem Jahr 2011 hat sich die Zahl der Fahrgäste im VBN von rund 140 Mio. auf rund 173 Mio. erhöht. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 24 %.⁵

Fahrgäste gesamt

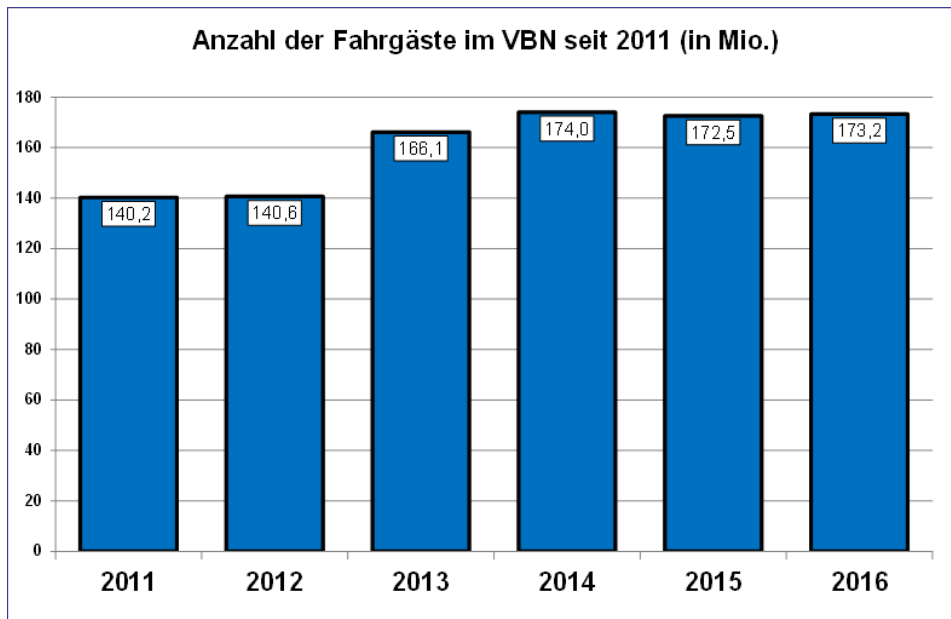


Abb. B-10: Fahrgäste im VBN seit 2011⁵ (Datenquelle: VBN 2016)

Fahrgäste mit Zeitkarten⁶, also regelmäßige Nutzer des VBN, stellen mit rund 82 Mio. im Jahr 2016 die größte Fahrgastgruppe dar (47 %). Deren Gesamtzahl ist seit 2011 weitgehend konstant geblieben.

Fahrgäste mit Zeitkarten

Die Zahl der Fahrgäste mit Tickets, die dem Gelegenheitsverkehr zuzurechnen sind,⁷ betrug im Jahr 2016 rund 25 Mio. (14 %). Diese Fahrgastgruppe hat seit 2011 um 20 % abgenommen.

*Fahrgäste im
Gelegenheitsverkehr*

Aufgrund der statistischen Anpassung erfolgte der mit Abstand stärkste Zuwachs allerdings im Bereich der Sondertickets.⁸ Im Jahr 2016 waren rund 66 Mio. Fahrgäste mit VBN-Sondertickets unterwegs (38 %). Damit hat sich die Zahl der Fahrgäste mit diesen Tickets seit dem Jahr 2011 um 145 % erhöht.

Fahrgäste mit Sondertickets

⁵ Seit 2013 werden die Fahrgastzahlen des Schülersammelzeit-Tickets in der VBN-Statistik ausgewiesen.

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

⁷ EinzelTicket, KindereinzelTicket, 4er Ticket, TagesTicket, GruppenTicket

⁸ Kombi- und SonderTicket, SemesterTicket, Schülersammelzeit-Ticket

B 2.2.2 SPNV Fahrgastzahlen an Stationen

Die Fahrgastentwicklung im SPNV im VBN-Gebiet wird auf der Grundlage der Ein-/Aussteigerzahlen an den SPNV-Stationen dargestellt.

*VBN Verkehrserhebung
2012-2015*

Die Tabelle B-11 zeigt die durchschnittlichen Ein-/Aussteigerzahlen montags bis freitags im SPNV an den 85 Stationen im VBN-Gebiet. Diese wurden im Rahmen der VBN-Verkehrserhebung in den Jahren 2012-2015 erhoben.

Insgesamt wurden montags bis freitags täglich über 200.000 Ein-/Aussteiger an den Stationen erhoben. Mit über 35 % dominiert der Hbf Bremen als Station mit den höchsten Fahrgastzahlen im SPNV. Der Hbf Oldenburg folgt mit über 20.000 Ein-/Aussteigern, was einem Anteil von über 10 % entspricht. Danach kommt der Hbf Bremerhaven, der über einen Anteil von über 4 % mit ca. 8.600 Fahrgästen verfügt.

*Oberzentren an der Spitze
der Ein- und Aussteiger*

31 der 85 Stationen weisen Fahrgastzahlen von täglich über 1.000 Ein-/Aussteiger auf.⁹ In der Summe entfallen auf diese Stationen über 173.000 Fahrgäste, was einem Anteil von über 86 % an den gesamten Verbundfahrgästen im SPNV entspricht.

An den weiteren 54 Stationen steigen insgesamt ca. 27.400 Menschen ein oder aus. Darunter fallen auch die beiden neuen reaktivierten Stationen Oldenburg-Wechloy und Kirchhummelwarden. Hier liegen lediglich Zahlen aus dem Herbst 2015 vor.

Den aktuellen Zahlen aus den Jahren 2012 bis 2015 sind die Fahrgastzahlen der vorletzten VBN-Verkehrserhebung, die die Erhebungsperioden Winter 2007, Frühjahr 2008, Sommer 2009 und Herbst 2010 umfasste, gegenübergestellt.

*Gegenüberstellung zur
Verkehrserhebung
2007-2010*

An den damals 83 Stationen im VBN-Gebiet stiegen im Erhebungszeitraum 2007 - 2010 täglich (mo-fr) ca. 181.000 Menschen ein oder aus. Daraus resultiert eine Steigerungsrate von über 10 % bei den Verbundfahrgästen im SPNV.

Auch bei der vorangegangenen Erhebung belegten die beiden Hauptbahnhöfe Bremen und Oldenburg die vorderen beiden Plätze. Beide Stationen zeigen positive Zuwachsraten auf, insbesondere der Wert von über 25 % des Hbf Oldenburg ist sehr positiv. In absoluten Zahlen ist dieses die Station mit den größten Zuwächsen.

*Überwiegend positive
Zuwachsraten*

Der Bf Bremen-Vegesack war in der Erhebungsperiode 2007 - 2010 mit damals über 9.000 täglichen Ein-/Aussteigern der Bahnhof mit dem drittstärksten Fahrgastaufkommen. Dieser hat seither durch die Durchbindung der Regio-S-Bahn bis Bremen-Farge Fahrgäste verloren und belegt nun den vierten Platz (vgl. Tabelle B-11). Durch einen Zuwachs der Ein-/Aussteigerzahlen um über 13 % auf über 8.600 Fahrgäste ist der Hbf Bremerhaven, wie oben ausgeführt, nun auf Platz drei vorgerückt. Hier wurde in den letzten Jahren das Angebot auf der RegionalExpress-Linie konsequent ausgebaut.

⁹ Bei über 1.000 Fahrgästen täglich wird die Herstellung der Barrierefreiheit durch den Bund gefördert.

Die Station Bremen-Mühlenstraße an der Regio-S-Bahnlinie RS1 ist mit einem prozentualen Zuwachs von fast 88 % die Station, mit dem größten prozentualen Anstieg der Fahrgäste beim Vergleich der beiden Erhebungszeiträume. Auch die anderen Stationen der RS1 an der FVE-Strecke in Bremen-Nord zeigen hohe prozentuale Zuwachsraten, wie z.B. der Bf Bremen-Blumenthal mit über 80 %. Über 50 % Fahrgaststeigerungen weisen die Stationen Bf Bremen-Aumund, Bf Turnerstraße und Bf Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf auf. Durch die Umstellung des Vorlaufbetriebes mit Diesel-Triebwagen auf den elektrifizierten Regio-S-Bahnbetrieb, die Angebotsverbesserung auf einen teilweise Viertelstundentakt sowie die Verbesserung der Durchbindung konnte diese positive Entwicklung angestoßen werden.

Einen starken Anstieg um fast 77 % weist auch der Bf Bad Zwischenahn im Landkreis Ammerland auf. Die Ein-/Aussteigerzahlen stiegen von 1.004 Fahrgästen des Erhebungszeitraumes 2010 auf 1.775 Fahrgäste bis 2015. Durch die Anbindung des Bf Bad Zwischenahn an die Regio-S-Bahn ab Dezember 2010 lässt sich die Steigerung gut erklären.

	Station	Summe 2012 – 2015 Ein-/Aussteiger	Anteil 2012–2015	Summe 2007 – 2010 Ein-/Aussteiger	Änderungen 2010 zu 2015
1	Bremen Hbf	71.528	35,5 %	68.266	4,8 %
2	Oldenburg Hbf	20.657	10,3 %	16.483	25,3 %
3	Bremerhaven Hbf	8.619	4,3 %	7.618	13,1 %
4	Bf Vegesack	7.922	3,9 %	9.334	-15,1 %
5	Bf Delmenhorst	7.224	3,6 %	6.751	7,0 %
6	Bf Verden	5.568	2,8 %	5.330	4,5 %
7	Bf Burg	4.155	2,1 %	3.015	37,8 %
8	Bf Rotenburg	3.341	1,7 %	3.212	4,0 %
9	Bf Achim	3.281	1,6 %	3.077	6,6 %
10	Bf Syke	3.173	1,6 %	3.086	2,8 %
11	Bf Osterholz-Scharmbeck	3.151	1,6 %	2.597	21,3 %
12	Bf Hude	2.975	1,5 %	2.693	10,5 %
13	Bf Bremerhaven-Lehe	2.820	1,4 %	1.973	42,9 %
14	Bf Mahndorf	2.744	1,4 %	1.764	55,6 %
15	Bf Kirchweyhe	2.611	1,3 %	2.289	14,1 %
16	Bf Lesum	2.181	1,1 %	1.808	20,6 %
17	Bf Walle	2.140	1,1 %	1.673	27,9 %
18	Bf Sebaldsbrück	2.115	1,1 %	2.193	-3,6 %
19	Bf Bassum	1.965	1,0 %	1.767	11,2 %
20	Bf Bad Zwischenahn	1.775	0,9 %	1.004	76,8 %
21	Bf Twistringen	1.762	0,9 %	1.843	-4,4 %
22	Bf Diepholz	1.650	0,8 %	1.844	-10,5 %
23	Bf Bremen-Oslebshausen	1.491	0,7 %	1.069	39,5 %
24	Bf Bremen-Schönebeck	1.384	0,7 %	1.130	22,5 %
25	Bf Brake	1.124	0,6 %	1.008	11,5 %
26	Bf Nordenham	1.120	0,6 %	1.040	7,7 %
27	Bf Rastede	1.101	0,5 %	659	67,1 %
28	Bf Wildeshausen	1.082	0,5 %	1.035	4,5 %
29	Bf Bremen-Hemelingen	1.079	0,5 %	736	46,6 %
30	Bf Langwedel	1.048	0,5 %	1.147	-8,6 %

	Station	Summe 2012 – 2015 Ein-/Aussteiger	Anteil 2012 – 2015	Summe 2007 – 2010 Ein-/Aussteiger	Änderungen 2010 zu 2015
31	Bf Etelsen	1.014	0,5 %	965	5,1 %
32	Bf Loxstedt	947	0,5 %	737	28,5 %
33	Bf Ganderkesee	891	0,4 %	751	18,6 %
34	Bf Augustfehn	855	0,4 %	665	28,6 %
35	Bf Lemförde	843	0,4 %	709	18,9 %
36	Bf Stubben	839	0,4 %	796	5,4 %
37	Bf Ottersberg	830	0,4 %	1.014	-18,1 %
38	Bf Sandkrug	826	0,4 %	712	16,0 %
39	Bf Bremen-Blumenthal	824	0,4 %	457	80,3 %
40	Bf Oldenbüttel	819	0,4 %	497	64,8 %
41	Bf Baden	789	0,4 %	605	30,4 %
42	Bf Ahlhorn	781	0,4 %	618	26,4 %
43	Bf Bremen Sankt-Magnus	759	0,4 %	727	4,4 %
44	Bf Bookholzberg	749	0,4 %	566	32,3 %
45	Bf Elsfleth	725	0,4 %	767	-5,5 %
46	Bf Dorum	703	0,3 %	537	30,9 %
47	Bf Dörverden	689	0,3 %	632	9,0 %
48	Bf Bremen-Farge	687	0,3 %	575	19,5 %
49	Bf Ritterhude	662	0,3 %	697	-5,0 %
50	Bf Barnstorf	651	0,3 %	669	-2,7 %
51	Bf Eystrup	627	0,3 %	624	0,5 %
52	Bf Neustadt	588	0,3 %	409	43,8 %
53	Bf Sottrum	572	0,3 %	620	-7,7 %
54	Bf Oberneuland	565	0,3 %	639	-11,6 %
55	Bf Huntlosen	561	0,3 %	351	59,8 %
56	Bf Sagehorn	516	0,3 %	509	1,4 %
57	Bf Großenkneten	510	0,3 %	336	51,8 %
58	Bf Heidkrug	499	0,2 %	506	-1,4 %
59	Bf Bremen-Aumund	483	0,2 %	309	56,3 %
60	Bf Bremen Turnerstraße	476	0,2 %	313	52,1 %
61	Bf Bremen Kreinsloger	469	0,2 %	331	41,7 %
62	Bf Barrien	445	0,2 %	363	22,6 %
63	Bf Lunestedt	435	0,2 %	399	9,0 %
64	Bf Wüstring	431	0,2 %	266	62,0 %
65	Bf Lübberstedt	409	0,2 %	566	-27,7 %
66	Bf Bremen Mühlenstraße	402	0,2 %	214	87,9 %
67	Bf Berne	395	0,2 %	380	3,9 %
68	Bf Schierbrok	388	0,2 %	301	28,9 %
69	Bf Westerstede-Ocholt	385	0,2 %	362	6,4 %
70	Bf Rodenkirchen	382	0,2 %	404	-5,4 %
71	Bf Dreye	373	0,2 %	253	47,4 %
72	Bf Klinikum Bremen-Nord/ Beckedorf	364	0,2 %	235	54,9 %
73	Bf Wremen	313	0,2 %	347	-9,8 %
74	Bf Bremerhaven-Wulsdorf	281	0,1 %	162	73,5 %
75	Bf Nordholz	258	0,1 %	314	-17,8 %
76	Bf Hoykenkamp	253	0,1 %	155	63,2 %
77	Bf Oldenburg-Wechloy (nur Herbst 2015)	244	0,1 %	neu	

	Station	Summe 2012 – 2015 Ein-/Aussteiger	Anteil 2012 – 2015	Summe 2007 – 2010 Ein-/Aussteiger	Änderungen 2010 zu 2015
78	Bf Bramstedt	217	0,1 %	168	29,2 %
79	Bf Brettorf	196	0,1 %	203	-3,4 %
80	Bf Wehdel	185	0,1 %	233	-20,6 %
81	Bf Geestenseth	166	0,1 %	170	-2,4 %
82	Bf Sellstedt	153	0,1 %	157	-2,5 %
83	Bf Kirchhammelwarden (nur Herbst 2015)	101	0,1 %	neu	
84	Bf Kleinensiel	71	0,04 %	92	-22,8 %
85	Bf Frelsdorf	41	0,02 %	44	-6,8 %
	Summe	201.226	100,0 %	181.875	10,6 %

Tabelle B-1: Durchschnittliche Ein-/Aussteigerzahlen montags bis freitags im SPNV an den Stationen im VBN-Gebiet

B 2.2.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich täglich etwa 414.000 Fahrgäste an den Werktagen (mo-fr). Dieses ÖPNV-Gesamtaufkommen umfasst alle Verkehrsarten wie Straßenbahn und Stadtbus, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 336.000 Fahrgästen (81 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 65.000 Fahrgästen (16 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 13.000 Fahrgästen (3 %).

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Im Vergleich dazu betrug das Fahrgastaufkommen samstags durchschnittlich täglich etwa 77 % des Verkehrs an Wochentagen (mo-fr). In den vergangenen Jahren hat sich insbesondere der Binnenverkehr an Samstagen sehr positiv entwickelt und erreicht mit etwa 243.000 Fahrgästen im Zeitraum 2012-2015 ca. 72% des Niveaus eines durchschnittlichen Werktages (mo-fr). Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr erreichen gleiche Größenordnungen wie der durchschnittliche Werktag (mo-fr). Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 41 % eines durchschnittlichen Werktages (mo-fr).

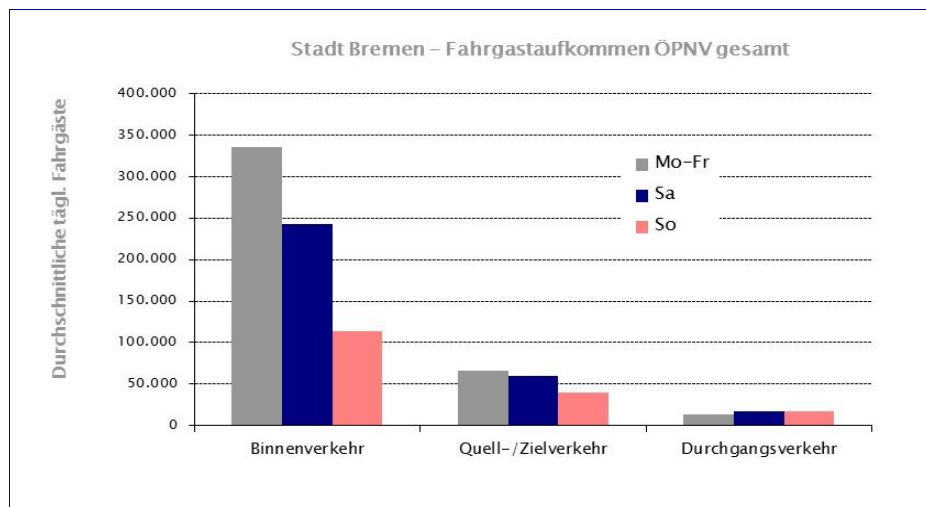


Abb. B-11: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

Im Binnenverkehr stellen Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ mit etwa täglich 106.000 Fahrgästen die stärkste Nutzergruppe (mo-fr) dar. Dies sind etwa 32 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ mit etwa 73.000 Fahrgästen bzw. 22 % des Fahrgastaufkommens, umfassen diese beiden Nutzergruppen mehr als 50 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr der Stadt Bremen (mo-fr). Sehr positiv hat sich der Fahrtzweck „Einkauf“ entwickelt, auf welchen mit etwa 55.000 Fahrgästen täglich etwa 16 % des Fahrgastaufkommens im Zeitraum 2012–2015 entfallen. Der Fahrtzweck „Schule“ nimmt dem gegenüber mit einem Anteil von etwa 7 % eine nachrangige Bedeutung ein, ebenso wie der Fahrtzweck „Universität/FH“ mit etwa 5 %.

*Fahrtzwecke im
Binnenverkehr*

Anzumerken ist der relativ ausgeprägte Anteil der Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Sonstiges“. Die Nutzergruppen dieser Fahrtzwecke lassen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen. Dies liegt daran, dass eine Vielzahl von Dreiecksfahrten im Alltag absolviert wird, in denen Wege miteinander verbunden werden (z.B. Arbeit–Einkauf–Kita–Wohnung) oder Fahrtanlässe gegeben sind, die nicht den klassischen Strukturen zuzuordnen sind (z.B. Arztbesuche, Dienstreisen mit Quelle/Ziel Arbeit etc.).

Verglichen mit dem Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“¹⁰ im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen mit einem Anteil von 47 % deutlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ sind diese beiden Fahrtzwecke die Ursache für etwa 72 % des Fahrgastaufkommens im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen.

*Fahrtzwecke im
Quell- und Zielverkehr*

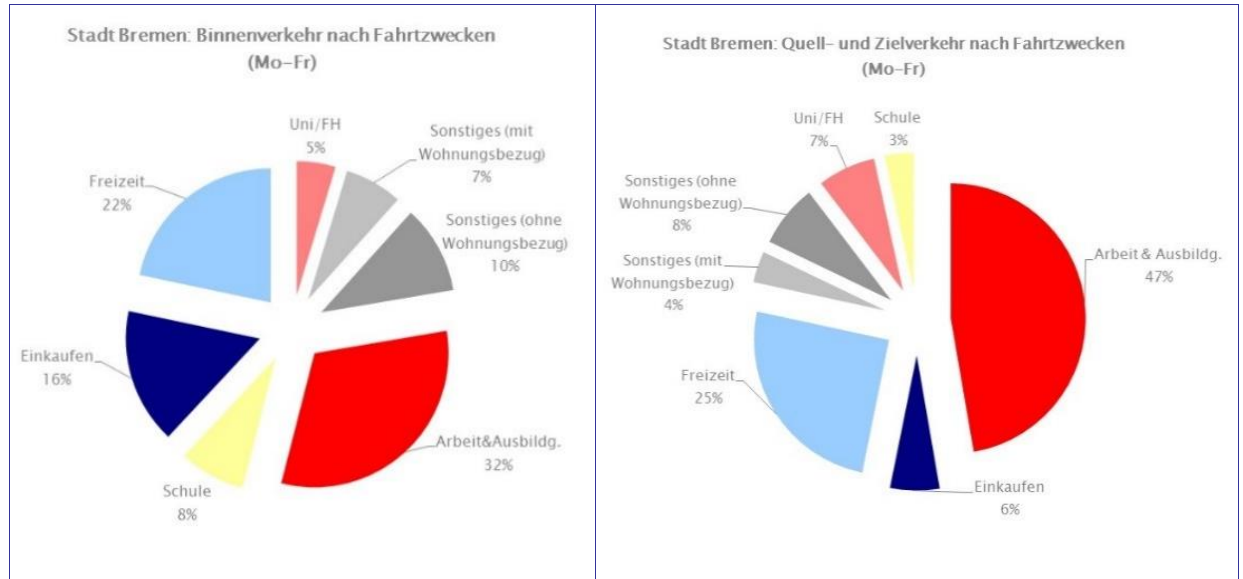


Abb. B-12: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

¹⁰ Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

Die ÖPNV-Verflechtungen (einschließlich SPNV und Regionalbus) im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen (mo-fr) konzentrieren sich auf die angrenzenden Landkreise Diepholz, Osterholz und Verden sowie die Städte Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg. Insbesondere der Quell- und Zielverkehr zwischen der Stadt Bremen und den Städten Bremerhaven und Oldenburg sowie zwischen der Stadt Bremen und dem Landkreis Osterholz entwickelten sich in den vergangenen Jahren sehr dynamisch.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremen eine dominierende Bedeutung zu. 61 % 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 etwa 7 %.

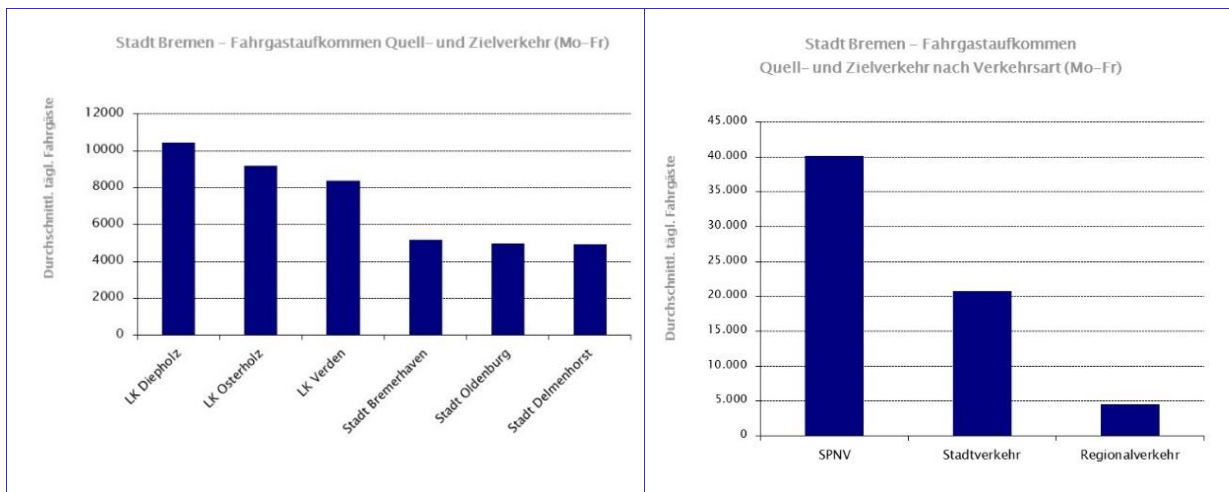


Abb. B-13: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremen im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich täglich etwa 52.000 Fahrgäste (mo-fr). Dieses ÖPNV-Gesamtaufkommen umfasst alle Verkehrsarten wie Stadtverkehr, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 36.500 Fahrgästen (70 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 14.200 Fahrgästen (28 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 1.200 Fahrgästen (2 %).

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Im Vergleich dazu betrug das Fahrgastaufkommen an Samstagen durchschnittlich täglich etwa 64 % des Verkehrs (mo-fr). Besonders dynamisch entwickelte sich der Quell- und Zielverkehr an Samstagen und erreicht derzeit etwa 76 % des Fahrgastaufkommens eines durchschnittlichen Werktages (mo-fr). Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt etwa 37 % des Verkehrsaufkommens des durchschnittlichen Werktages (mo-fr).

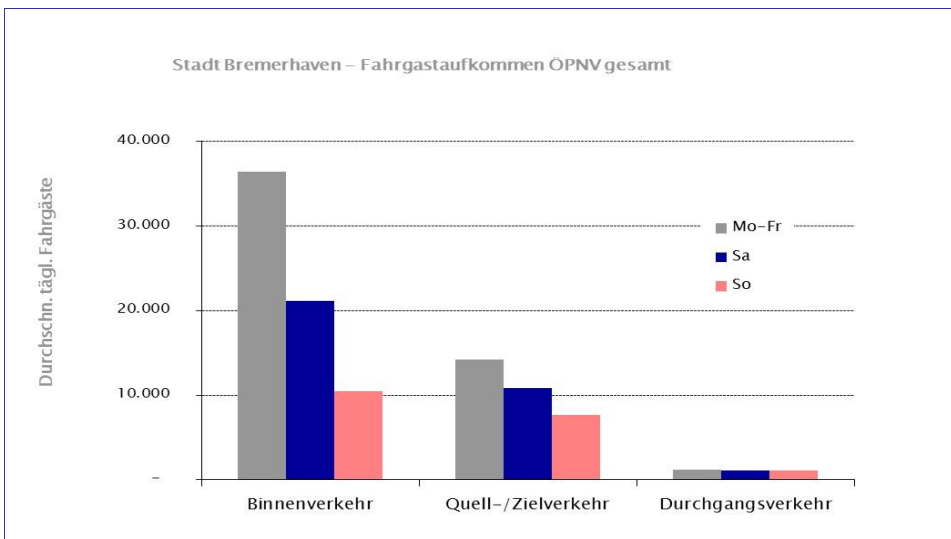


Abb. B-14: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit den Fahrtzwecken „Arbeit und Ausbildung“¹¹ sowie „Freizeit“ die stärkste Nutzergruppe an Werktagen (mo-fr) dar. Zusammen umfassen diese beiden Fahrtzwecke ein Fahrgastaufkommen von täglich etwa 16.400 Fahrgästen. Dies entspricht etwa 45 % des Binnenverkehrsaufkommens im ÖPNV.

*Fahrtzwecke im
Binnenverkehr*

Auch in der Stadt Bremerhaven hat sich der Fahrtzweck „Einkauf“ in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt und erreicht einen Anteil von nunmehr 19 % am Binnenverkehrsaufkommen der Stadt. Andere Fahrtzwecke wie z.B. „Schule“ nehmen dem gegenüber eine nachrangigere Bedeutung ein, wobei der Anteil des Fahrtzwecks „Schule“ insgesamt 14 % am Binnenverkehrsaufkommen der Stadt Bremerhaven beträgt.

Anzumerken ist der relativ ausgeprägte Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck „Sonstiges“, deren Nutzergruppen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen lassen.¹²

Im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven ist die Bedeutung des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ mit einem Anteil von 34 % vergleichsweise hoch. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke fast 58 % des Fahrgastaufkommens. Der Fahrtzweck „Schule“ verlor in den vergangenen Jahren an Bedeutung und besitzt mit 15 % einen gegenüber der früheren Erhebung geringeren Stellenwert am Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven.

*Fahrtzwecke im
Quell- und Zielverkehr*

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

¹² Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

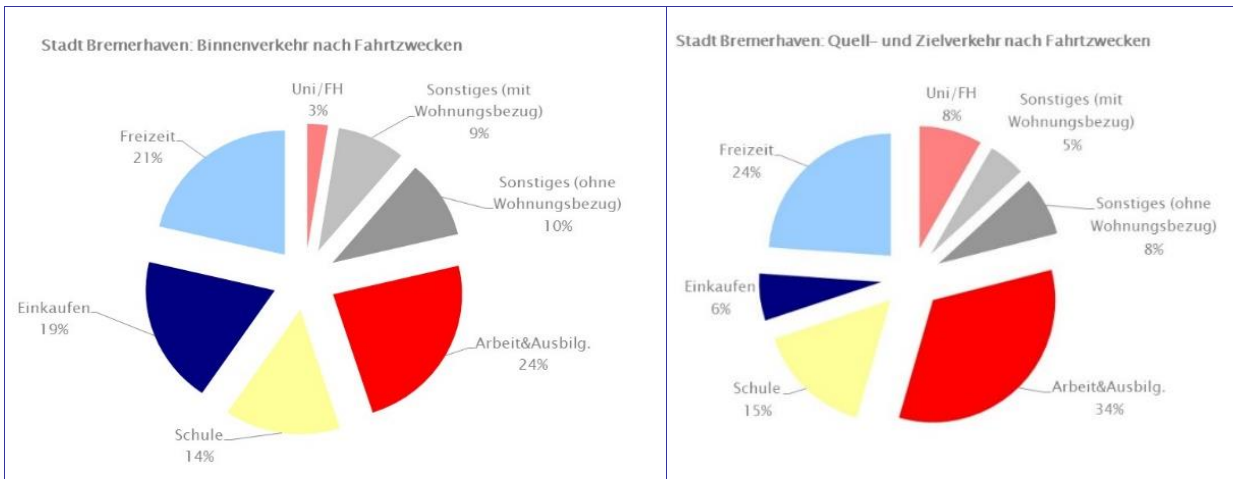


Abb. B-15: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

Die wichtigsten ÖPNV-Verflechtungen (einschließlich SPNV und Regionalbus) im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven (mo–fr) konzentrieren sich mit ca. 44 % des Quell- und Zielverkehrs auf den angrenzenden Landkreis Cuxhaven sowie die Stadt Bremen mit etwa 37 %.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Der Anteil des SPNV am Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven beträgt 55 %, gefolgt vom Stadtverkehr mit 39 %. 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 6 %.

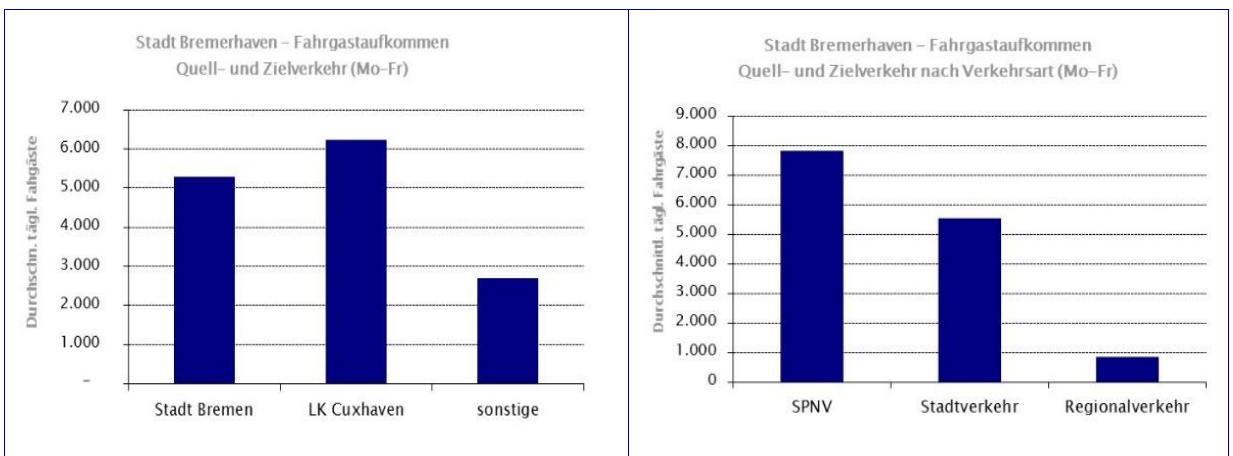


Abb. B-16: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Bremerhaven im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

B 2.2.5 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 (mo–fr) durchschnittlich täglich etwa 33.600 Fahrgäste in allen Verkehrsarten wie Stadtbuss, SPNV und Regionalbus im Binnen-, Quell- und Zielverkehr sowie im 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 16 % (in Bremen beispielweise 81 %). Den dominierenden Anteil stellt der Durchgangsverkehr mit 57 % dar, gefolgt vom Quell- und Zielverkehr mit 27 %.

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen an Samstagen beträgt durchschnittlich täglich etwa 96 % des Verkehrs (mo–fr). Sowohl der Binnenverkehr als auch der Quell- und Zielverkehr erreicht an Samstagen mit 63 % des Fahrgastaufkommens von montags bis freitags ein hohes Niveau. Der Durchgangsverkehr an Samstagen übertrifft das Aufkommen mo–fr. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 65 % des Verkehrs (mo–fr), was maßgeblich dem starken Durchgangsverkehr geschuldet ist.

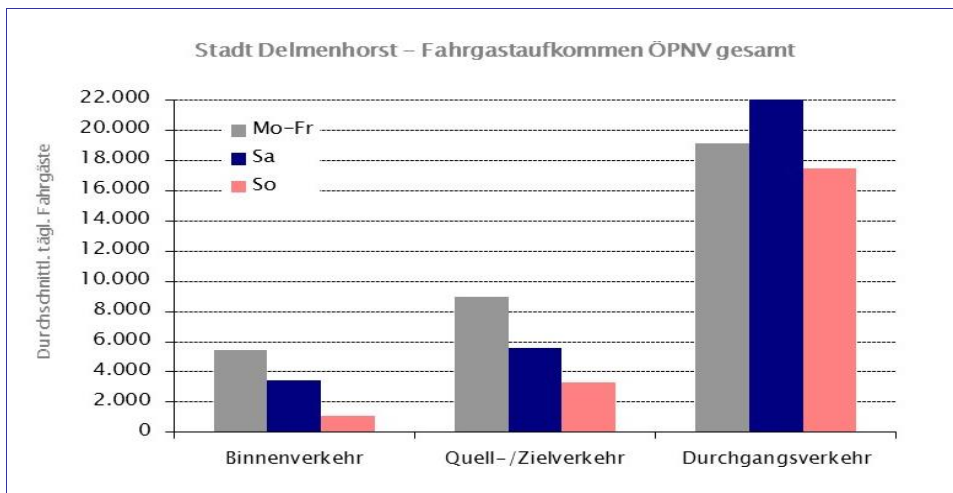


Abb. B-17: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Einkaufen“ mit täglich etwa 1.600 Fahrgästen bzw. jeweils etwa 29 % des Fahrgastaufkommens die stärkste Nutzergruppe (mo–fr) dar. Die Fahrtzwecke „Freizeit“ sowie „Arbeit und Ausbildung“¹³ nehmen mit etwa 1.100 Fahrgästen 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.¹⁴

Fahrtzwecke im Binnenverkehr

¹³ Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

¹⁴ Siehe weitere Ausführungen zum Fahrtzweck "Sonstiges" im Abschnitt B 2.2.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

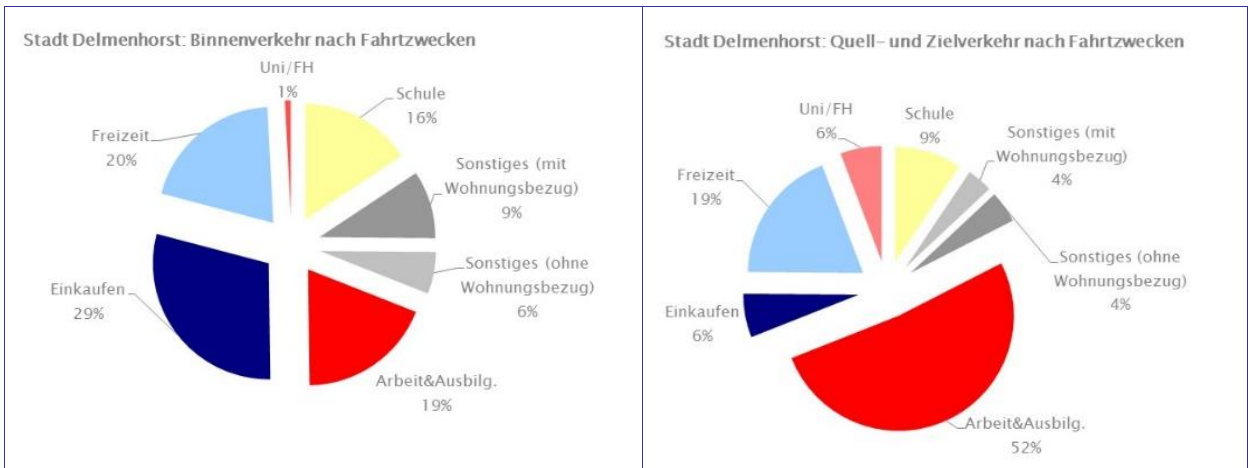


Abb. B-18: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

Im Gegensatz zum Binnenverkehr ist die Bedeutung des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst mit einem Anteil von 52 % wesentlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ repräsentieren diese beiden Fahrtzwecke mehr als 70 % des Fahrgastaufkommens im Quell- und Zielverkehr.

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr (einschließlich SPNV und Regionalbus) (mo–fr) konzentrieren sich auf Bremen sowie den angrenzenden Landkreis Oldenburg und die Stadt Oldenburg. Mit 5.000 Fahrgästen täglich (mo–fr) stellt die Relation Bremen ca. 56 % 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. Etwa 61 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wesentliche Rolle mit etwa 34 % 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 5 %.

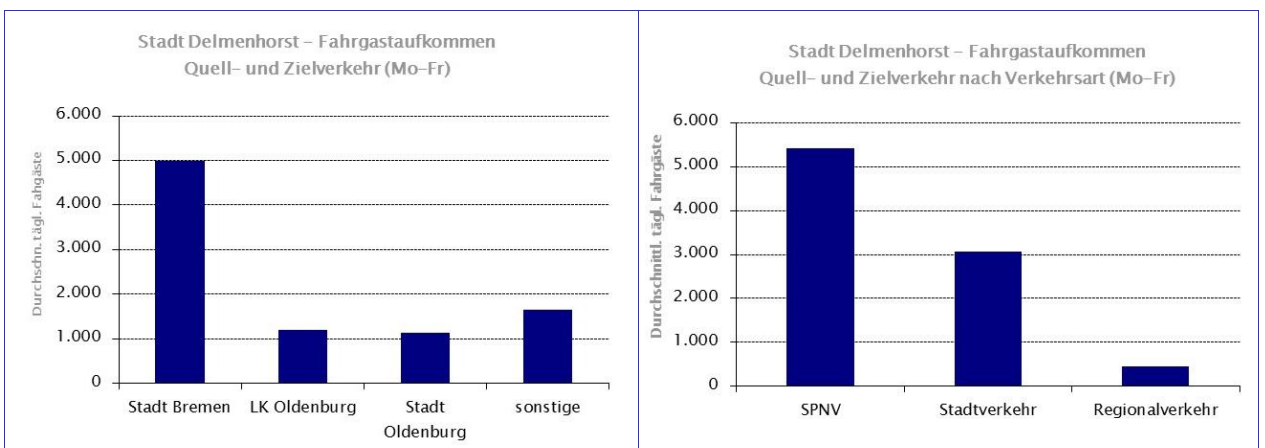


Abb. B-19: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Delmenhorst im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

B 2.2.6 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg betrug im Zeitraum 2012 bis 2015 durchschnittlich täglich etwa 63.000 Fahrgäste (mo–fr) in allen Verkehrsarten wie Stadtbuss, SPNV und Regionalbus. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit etwa 30.000 Fahrgästen (48 %), einem starken Quell- und Zielverkehr mit etwa 25.000 Fahrgästen (39 %) sowie einem Durchgangsverkehr von etwa 8.000 Fahrgästen (13 %).

ÖPNV-Gesamtaufkommen

Das Fahrgastaufkommen an Samstagen beträgt durchschnittlich etwa 79 % des Verkehrs an Wochentagen. Insbesondere der Quell- und Zielverkehr an Samstagen entwickelte sich sehr positiv und erreicht 79 % des Fahrgastaufkommens zwischen Montag und Freitag. Der Durchgangsverkehr an Samstagen übertrifft sogar das Verkehrsaufkommen in der Woche (mo–fr) und der Binnenverkehr verzeichnet ein Niveau von 63 %. Das Fahrgastaufkommen an Sonntagen beträgt täglich etwa 46 % des Verkehrs (mo–fr).

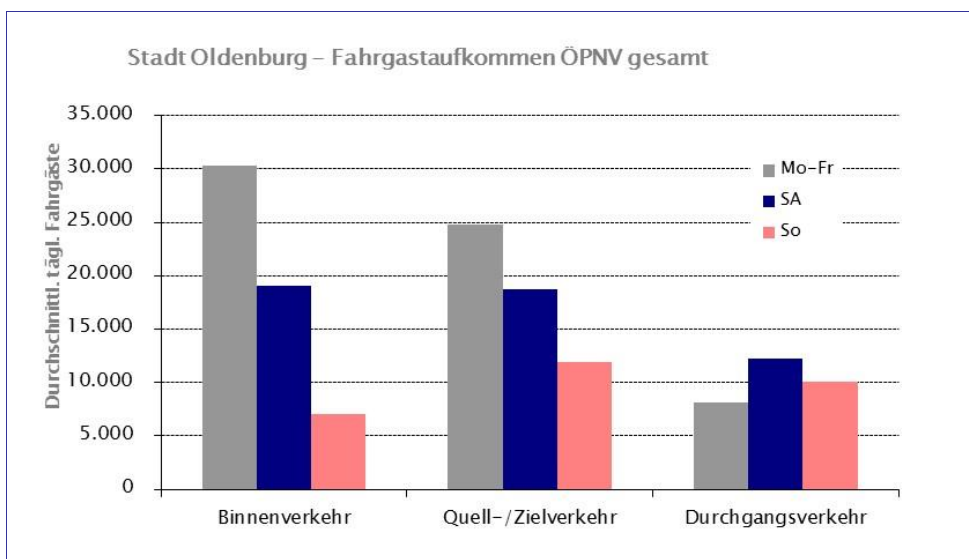


Abb. B-20: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

*Fahrtzwecke im
Binnenverkehr*

Im Binnenverkehr stellen die Fahrgäste mit dem Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“¹⁵ mit etwa 7.000 Fahrgästen sowie „Freizeit“ mit täglich etwa 6.100 Fahrgästen die stärksten Nutzergruppen (mo–fr) dar. Zusammen entspricht dies etwa 43 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr. Die Fahrtzwecke „Einkauf“ und „Schule“ nehmen demgegenüber eine leicht nachrangige Bedeutung ein. Anzumerken ist der relativ hohe Anteil der Fahrgäste im Fahrtzweck „Sonstiges.“¹⁶

¹⁵ Die Fahrtzwecke "Arbeit" und "Ausbildung" wurden zusammengefasst, um eine Vergleichbarkeit mit Pendlerstatistiken herzustellen. Pendlerstatistiken beinhalten auch sozialversicherungspflichtige Auszubildende.

¹⁶ 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 Oldenburg mit einem Anteil von fast 36 % deutlich ausgeprägter. Gemeinsam mit dem Fahrtzweck „Freizeit“ machen diese beiden Fahrtzwecke etwa 60 % des Fahrgastaufkommens aus.

Fahrtzwecke im Quell- und Zielverkehr

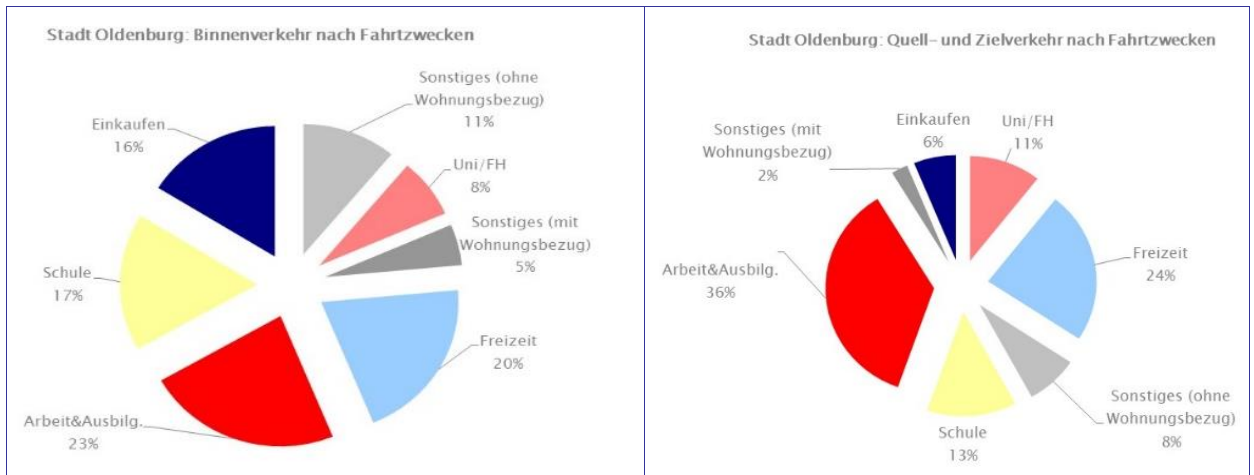


Abb. B-21: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg nach Fahrtzwecken (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

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. Diese drei Relationen umfassen gemeinsam 63 % des Quell- und Zielverkehrs der Stadt Oldenburg.

Relationen im Quell- und Zielverkehr

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg eine dominierende Bedeutung zu. Etwa 60 % der Fahrgäste nutzen den SPNV. Aber auch der Stadtverkehr spielt eine wichtige Rolle mit etwa 25 % 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 16 % hat Oldenburg den höchsten Anteil Regionalbusverkehr am Quell- und Zielverkehr der kreisfreien Städte.

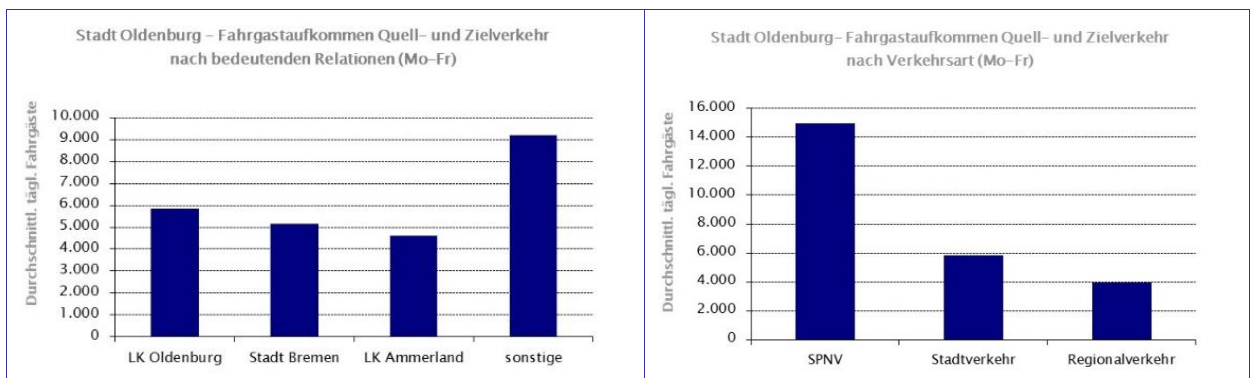


Abb. B-22: Durchschnittliches tägliches ÖPNV-Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) der Stadt Oldenburg im Quell- und Zielverkehr (einschließlich Regionalbus und SPNV) im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

B 2.2.7 Fahrgastaufkommen der Landkreise

Das Fahrgastaufkommen der Landkreise lässt sich nicht als ÖPNV-Gesamtaufkommen darstellen, da in der VBN-Verkehrserhebung 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 schließen daher den Fahrtzweck „Schule“ aus.

Fahrtzweck „Schule“ ausgeklammert

Mit etwa 15.800 Fahrgästen täglich (mo-fr) verzeichnet der Landkreis Diepholz das höchste Fahrgastaufkommen im Quell-, Ziel und Binnenverkehr¹⁷ der Landkreise im Zeitraum 2012 bis 2015, gefolgt vom Landkreis Verden mit etwa 13.200 Fahrgästen täglich (mo-fr). Die anderen Landkreise verfügen über ein ÖPNV-Fahrgastaufkommen zwischen 4.000 und 11.000 Fahrgästen täglich. Besonders hervorzuheben ist das starke Fahrgastwachstum im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Landkreises Osterholz (+25 %), des Landkreises Oldenburg (+15 %) sowie des Landkreises Ammerland (+15 %) gegenüber der Erhebungsperiode 2008-2012, welches insbesondere auf Ausweitungen des Verkehrsangebotes auch im Bereich des SPNV zurückzuführen ist.

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 % – 92 %. Lediglich im Landkreis Wesermarsch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs mit knapp unter 60 % wesentlich geringer.

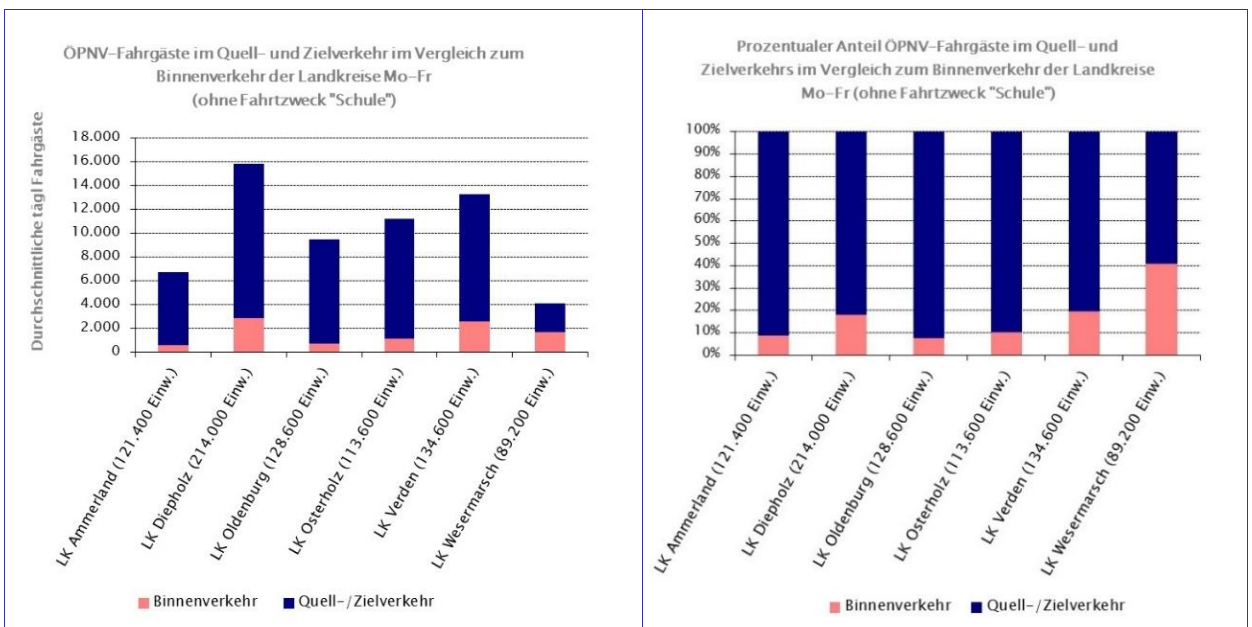


Abb. B-23: ÖPNV-Fahrgastaufkommen (inkl. SPNV, Regionalbus und Stadtbus) ohne Fahrtzweck „Schule“ nach Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012-2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012-2015)

¹⁷ Der Durchgangsverkehr wurde hier nicht vertiefend betrachtet. Wesentliche Fahrgastströme im Durchgangsverkehr verzeichnen insbesondere die Landkreise Verden und Oldenburg.

Der Quell- und Zielverkehr der Landkreise wird maßgeblich durch den SPNV getragen. Beispielsweise nutzen im Landkreis Verden täglich 74 % der Fahrgäste den SPNV im Quell- und Zielverkehr, im Landkreis Oldenburg sind es 69 %.

Der Stadtverkehr¹⁸ 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. die neuen Verbindungen Bremen-Lilienthal, Bremen-Stuhr, Bremen-Schwanewede etc.). So beträgt der Anteil des Stadtverkehrs am Quell- und Zielverkehr des Landkreises Osterholz 48 % und des Landkreises Diepholz 30 %.

Stadtverkehr in den Landkreisen

Der Regionalbusverkehr (ohne Fahrtzweck „Schule“) nimmt im Quell- und Zielverkehr der Landkreise eine nachrangige Bedeutung ein. Die Anzahl und die Anteile der Fahrgäste im Regionalbusverkehr in den Landkreisen stellen sich wie folgt dar:

Regionalbusse im Quell- und Zielverkehr der Landkreise

- Landkreis Ammerland: 26 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (1.600 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Diepholz: 14 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (1.750 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Oldenburg: 10 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (900 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Osterholz: 13 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (1.300 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Verden: 8 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (890 Fahrgäste täglich)
- Landkreis Wesermarsch: 28 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr (680 Fahrgäste täglich)

Im Binnenverkehr der Landkreise besitzt der Regionalbusverkehr prozentual eine höhere Bedeutung als im Quell- und Zielverkehr, jedoch erreichen die absoluten Fahrgastzahlen nur selten ein vergleichbares Niveau.

Regionalbusse im Binnenverkehr der Landkreise

Während in den Landkreisen Verden und Wesermarsch der Regionalbus mehr Fahrgäste im Binnenverkehr befördert als im Quell- und Zielverkehr, so stellt sich dies in den anderen vier Landkreisen anders dar. Der Regionalbusverkehr im Landkreis Ammerland befördert im Quell- und Zielverkehr etwa 1.600 Fahrgäste pro Tag, im Binnenverkehr jedoch nur etwa 500 Fahrgäste. Dies entspricht dennoch ca. 88 % des Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr des Landkreises.

In den Landkreisen Diepholz und Oldenburg besitzt der SPNV einen wesentlich höheren prozentualen Anteil am Binnenverkehr als der Regionalbus.

¹⁸ 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, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg, dar.

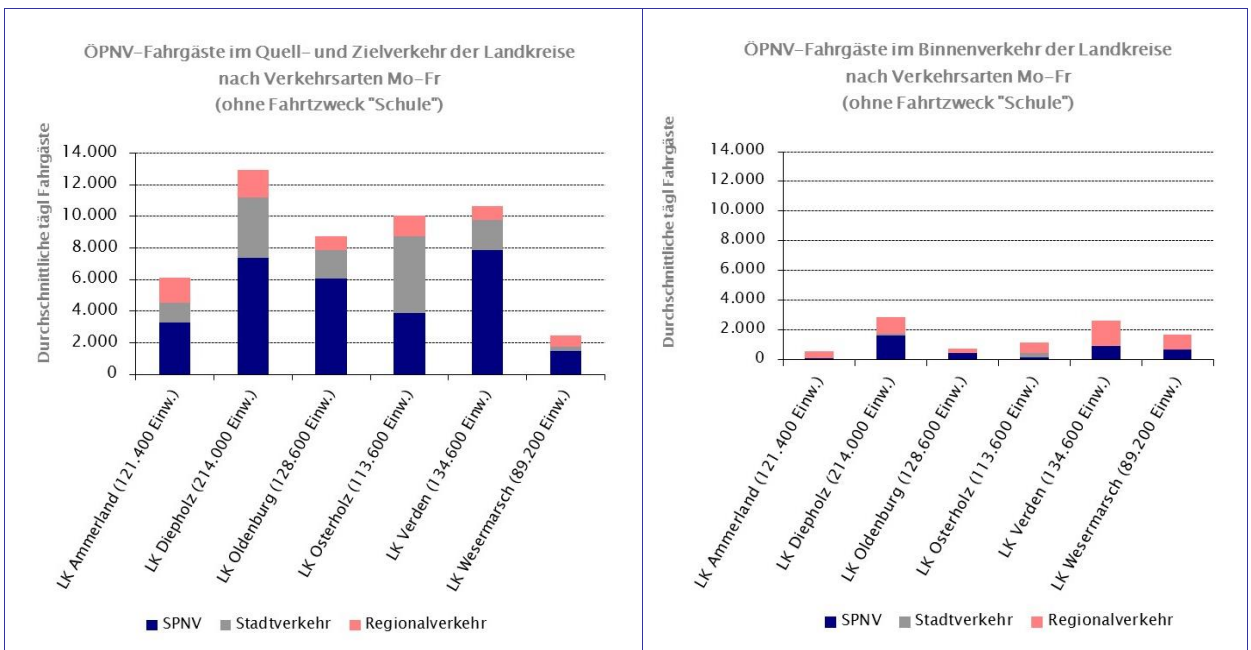


Abb. B-24: ÖPNV-Fahrgastaufkommen ohne Fahrtzweck „Schule“ nach Verkehrsart im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

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 beispielsweise täglich (mo-fr) etwa 6.800 Fahrgäste im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ den ÖPNV (Regionalbus, SPNV und Stadtverkehr). Dies entspricht einem Anteil von 53 %.

Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“

Die Anteile des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ (ohne Fahrtzweck „Schule“) stellen sich in den Landkreisen wie folgt dar:

- Landkreis Ammerland: täglich 2.600 Fahrgäste (43 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Diepholz: täglich 6.800 Fahrgäste (53 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Oldenburg: täglich 4.700 Fahrgäste (54 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Osterholz täglich 5.200 Fahrgäste (52 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Verden: täglich 6.300 Fahrgäste (59 % der ÖPNV-Fahrgäste)
- Landkreis Wesermarsch: täglich 1.100 Fahrgäste (45 % der ÖPNV-Fahrgäste)

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 55 % am Binnenverkehr, gefolgt vom Landkreis Verden mit 1.200 Fahrgästen (46 %) und dem Landkreis Wesermarsch mit etwa 600 Fahrgästen täglich (mo-fr) (37 %). In den übrigen Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Osterholz liegt die Zahl der Fahrgäste täglich (mo-fr) im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ bei etwa 200–300 Fahrgästen täglich.

Die nachstehende Abbildung zeigt deutlich die unterschiedlichen Ausprägungen des Fahrtzwecks „Arbeit und Ausbildung“ in den einzelnen Landkreisen im Binnenverkehr sowie im Quell- und Zielverkehr.

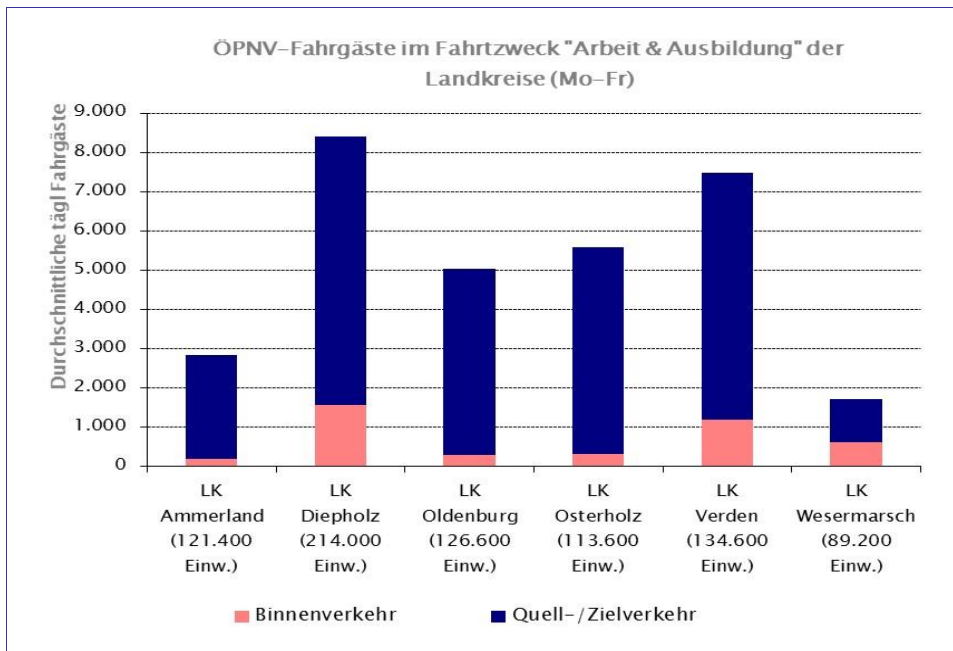


Abb. B-25: ÖPNV-Fahrgastaufkommen im Fahrtzweck „Arbeit und Ausbildung“ im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012–2015
(Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

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 2.900 Fahrgäste mit diesem Fahrtzweck den ÖPNV. Im Landkreis Verden sind es 2.300 Fahrgäste täglich und im Landkreis Osterholz ca. 2.200 Fahrgäste. Prozentual sind dies je nach Landkreis zwischen 20 % – 25 % der Fahrgäste im Quell- und Zielverkehr. Im Landkreis Wesermarsch sind es 700 Fahrgäste bzw. 29 %.

Fahrtzweck „Freizeit“

Im Binnenverkehr ist die Ausprägung des Fahrtzwecks „Freizeit“ von geringerer Bedeutung. Die Landkreise Verden, Wesermarsch und Diepholz verzeichnen täglich etwa 500–550 Fahrgäste je nach Landkreis. Dies entspricht einem Anteil am Binnenverkehrsaufkommen zwischen 18 % und 30 %.

Einen durchaus nennenswerten Anteil am Fahrgastaufkommen besitzt der Fahrtzweck „Sonstiges“. Die Nutzergruppen dieser Fahrtzwecke lassen sich den klassischen Fahrtzwecken nicht zuordnen. Dies liegt u.a. daran, dass eine Vielzahl von Dreiecksfahrten im Alltag absolviert werden, in denen Wege miteinander verbunden werden (z.B. Arbeit–Einkaufen–Kita–Wohnung). Oder es sind Fahrtanlässe gegeben, die nicht den klassischen Strukturen zuzuordnen sind (z.B. Arztbesuche, Dienstreisen mit Quelle/Ziel Arbeit etc.). Während sich im Binnenverkehr der Landkreise zwischen 15 % und 26 % der Fahrgäste diesem Fahrtzweck zuordnen lassen, sind es im Quell- und Zielverkehr zwischen 8 % und 13 %.

Fahrtzweck „Sonstiges“

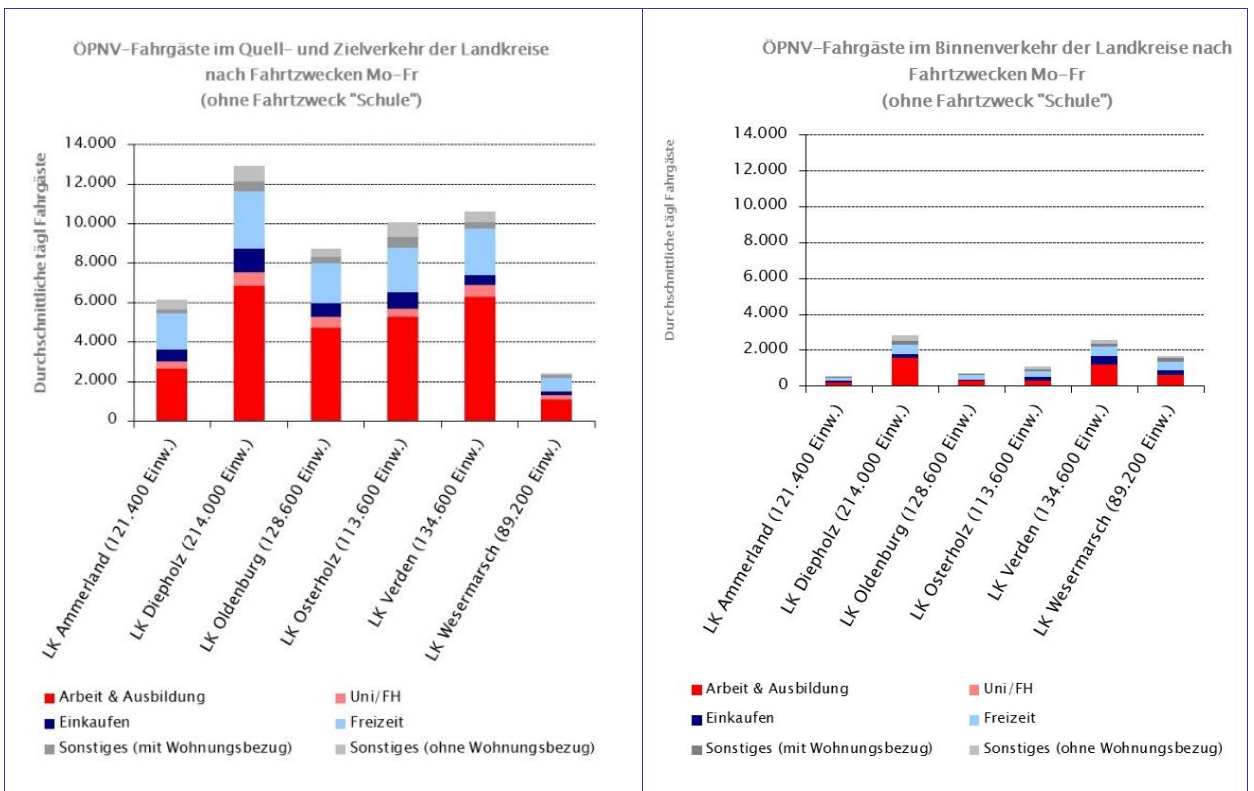


Abb. B-26: ÖPNV-Fahrgastaufkommen nach Fahrtzwecken (ohne Fahrtzweck „Schule“) im Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr der Landkreise 2012–2015 (Datenquelle: VBN-Verkehrserhebung 2012–2015)

B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen

In diesem Kapitel werden die zukünftige demografische Entwicklung 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 die Ergebnisse der Strukturdatenanalyse dem Fahrgastaufkommen je Einwohner¹⁹ gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht vorhandene Fahrgastpotenziale der Landkreise und der kreisfreien Städte.

B 3.1 Bevölkerungsprognose und demografische Entwicklung

Das Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) hat noch keine aktuelle kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung veröffentlicht, welche die Auswirkungen der Zuwanderung der Jahre 2014 und 2015 und daraus resultierende Effekte berücksichtigt und die als einheitliche Datenbasis für die Gebietskörperschaften des ZVBN im Rahmen dieses Kapitels genutzt werden könnte.

Die nachfolgenden Auswertungen für die Gebietskörperschaften Stadt Delmenhorst, Landkreise Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch basieren auf dem Demografie-Monitoring des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. mit dem Basisjahr 2015. Diese Bevölkerungsprognose wurde durch das Statistische Landesamt Bremen (StaLa) erstellt. Sie basiert auf der 13. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2013), unter Berücksichtigung der Auswirkungen der hohen Zuwanderungszahlen der Jahre 2014 und 2015.²⁰ Berechnungen nach Altersgruppen waren zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht verfügbar.

Für die Stadt Oldenburg wurde auf Prognosewerte des Stadtplanungsamtes zurückgegriffen. Für den Landkreis Ammerland wurde ein gemittelter Wert aus der „Bevölkerungsvorausberechnung Basisjahr 2008 des LSKN“ und der „Bevölkerungsfortschreibung des LSN²¹ Basisjahr 2015“ zugrunde gelegt. Auswertungen nach Altersgruppen sind jeweils nicht verfügbar.

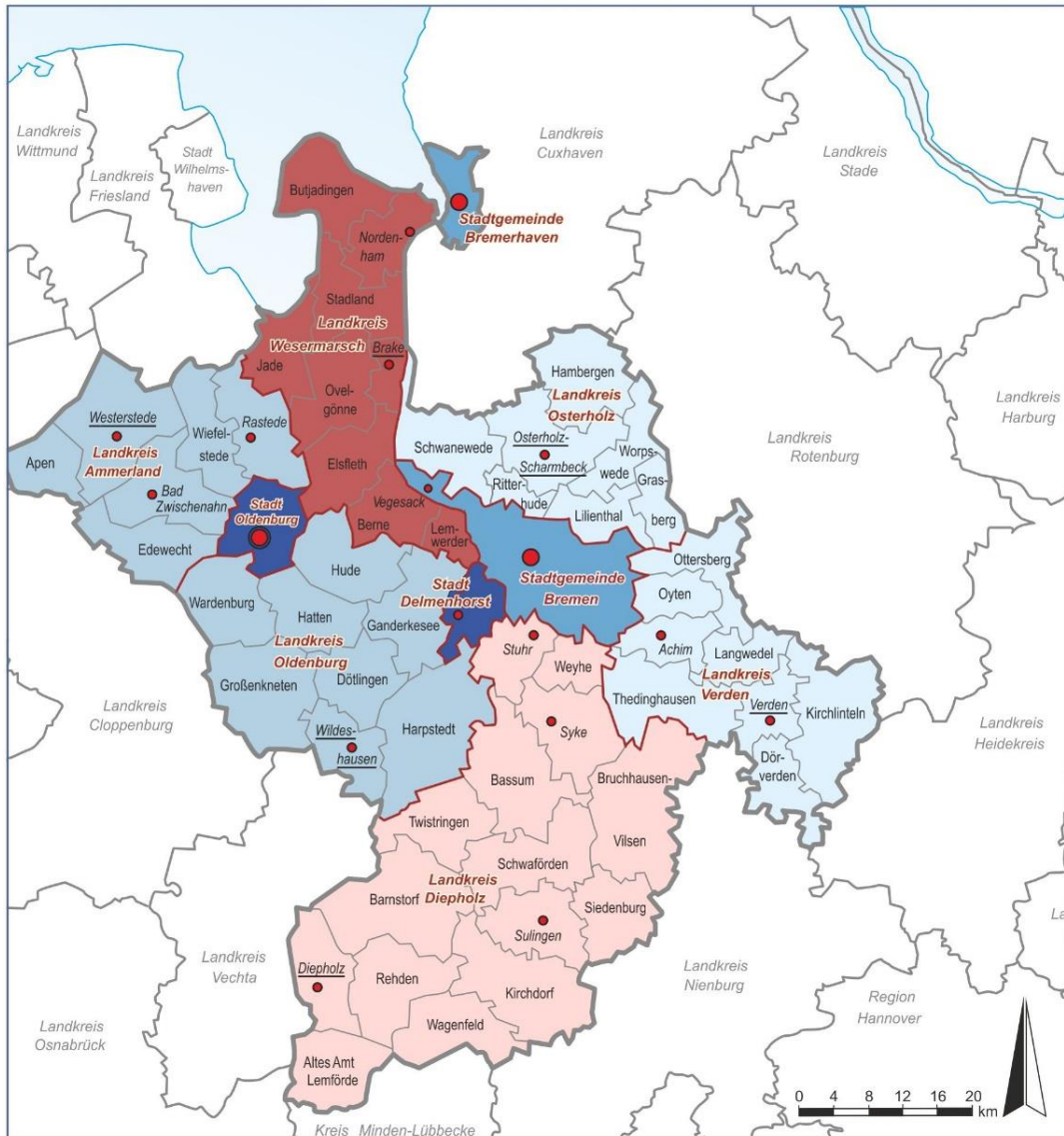
Die Bevölkerungsentwicklung der Städte Bremen und Bremerhaven basiert auf der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes Bremen (StaLa) mit dem Basisjahr 2015, die ebenfalls die 13.koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, unter Berücksichtigung der Auswirkungen der hohen Zuwanderungszahlen der Jahre 2014 und 2015, zugrunde legt.

¹⁹ Dabei handelt es sich um den Indikator "ÖPNV-Marktdurchdringung", der die Anzahl der Fahrgäste im Binnen-, Ziel- und Quellverkehr auf die Bevölkerungszahl der jeweiligen Gebietskörperschaft bezieht.

²⁰ Das Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) hat noch keine aktuelle kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung veröffentlicht. Diese wäre auch die Grundlage für altersgruppenspezifische Auswertungen.

²¹ Die Bevölkerungsfortschreibung basiert auf der Annahme „Was passiert, wenn nichts passiert“ und schreibt die Entwicklungen der Jahre 2010–2015 ohne Modifizierungen fort.

Bevölkerungsentwicklung im Gebiet des ZVBN 2015 - 2025



Verwaltungseinheiten		Bevölkerungszunahme: mehr als 3,0 %	
<u>Diepholz</u>	Sitz der Kreisverwaltung	Bevölkerungszunahme: 2,0 % bis 3,0 %	
	Oberzentrum	Bevölkerungszunahme: 1,0 % bis unter 2,0 %	
	Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen	Bevölkerungszunahme: 0,0 % bis unter 1,0 %	
	Mittelzentrum	Bevölkerungsabnahme: -1,0 % bis unter 0,0 %	
	Kreisgrenze	Bevölkerungsabnahme: -3,0 % bis unter -1,0 %	
	Gemeindegrenze	Bevölkerungsabnahme: -5,0 % bis unter -3,0 %	
Verden	Verbandsglieder ZVBN		
	Grenze des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (ZVBN)		

Karte B-1

[Stand: Juni 2017]

Karte B-1: Prozentuale Bevölkerungsveränderung im Planungsgebiet bis 2025 gegenüber 2015 (Datenquellen: Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V., Statistisches Landesamt Bremen und ZVBN eigene Auswertung)

Der in der vergangenen Bevölkerungsvorausberechnung für viele Gebietskörperschaften berechnete Trend der Bevölkerungsabnahme zeichnet sich in den aktuellen Prognosen aufgrund der Zuwanderungen der Jahre 2014 und 2015 nicht mehr ab.

Die Bevölkerungszahl im gesamten Planungsgebiet wird voraussichtlich laut Berechnungen der Statistiker bis 2025 um etwa 30.000 Einwohner auf 1,745 Mio. Einwohner (+1,8 %) wachsen. Insbesondere für die kreisfreien Städte wird von einer anhaltenden positiven Bevölkerungsentwicklung ausgegangen (Stadt Delmenhorst +4,0 %, Stadt Oldenburg +3,2 %, Stadt Bremen +2,9 %, Stadt Bremerhaven +2,4 %). Ein signifikantes Bevölkerungswachstum wird ebenfalls für die Landkreise Oldenburg (+1,8 %) und Ammerland (+1,5 %) vorausgerechnet. Die Landkreise Verden und Osterholz wachsen bis 2025 moderat mit +0,7 % bzw. +0,6 %. Die Bevölkerungszahl im Landkreis Diepholz wird nach derzeitiger Einschätzung der Statistiker stagnieren. Lediglich für den Landkreis Wesermarsch wird von einer weiter anhaltenden signifikanten Abnahme der Bevölkerung ausgegangen.

Die ausgewerteten Bevölkerungsprognosen kommen zum Ergebnis, dass dieser Trend sich voraussichtlich in den darauffolgenden fünf Jahren (bis 2030) in den meisten Gebietskörperschaften des Planungsgebietes nicht weiter fortsetzt und sich die Bevölkerungszahl im Planungsgebiet im Jahr 2030 bei etwa 1,7 Mio. konsolidiert.

B 3.2 Potenziale je Gebietskörperschaft

In diesem Kapitel werden die 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 Bevölkerungszahl der jeweiligen Gebietskörperschaft bezieht. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht vorhandene Fahrgastpotenziale der Landkreise und der kreisfreien Städte und ermöglicht einen Vergleich untereinander.

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 Einwohner²² liegt und somit eine starke Marktdurchdringung erreicht, zeigt sich dieser Indikator in den anderen Städten auf einem geringeren Niveau (vgl. Abb. B-28).

Die Städte Bremerhaven und Oldenburg weisen mit 0,3 bzw. 0,2 Fahrgästen je Einwohner bereits eine wesentlich geringere Marktdurchdringung als die Stadt Bremen auf. Die Stadt Delmenhorst verfügt über eine noch niedrigere ÖPNV-Marktdurchdringung. Dies kann als Indikator bisher nicht ausgeschöpfter Potenziale im Binnenverkehr dieser Städte gesehen werden. Dabei ist anzumerken, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht gesondert be-

Umkehr des bisher vorausgerechneten Trends der Bevölkerungsabnahme in mittelfristiges Bevölkerungswachstum

Unterschiedliche Marktdurchdringung im Binnenverkehr der Städte

²² Anders ausgedrückt nutzen im Binnenverkehr täglich 60 % der Einwohner der Stadt Bremen den ÖPNV.

trachtet wurde. Dies ist insbesondere in Städten mit einem hohen Fahrradanteil, wie z.B. Oldenburg, bei der Bewertung dieses Indikators zu beachten. Die Berücksichtigung der im Kapitel B 3.1 ausgewerteten Bevölkerungsprognose führt hinsichtlich des zukünftigen Fahrgastaufkommens zu der Schlussfolgerung, dass die kreisfreien Städte mittelfristig eine Stabilisierung bzw. eine weiter wachsende Fahrgastnachfrage im Binnenverkehr verzeichnen könnten, wenn die weiteren die Verkehrsnachfrage beeinflussenden Faktoren (z.B. der Ausbau des Verkehrsangebotes entsprechend den Bedürfnissen) diese demografischen Veränderungen flankieren.

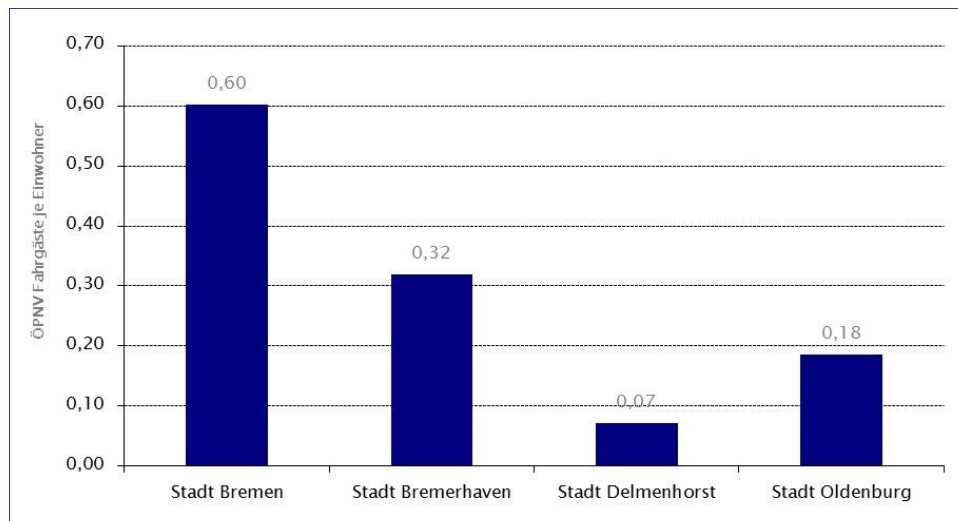


Abb. B-27: ÖPNV-Fahrgastaufkommen Mo-Fr (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Städte je Einwohner im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: Analysen ZVBN)

B 3.2.2 Landkreise

Während die Städte über eine ÖPNV-Marktdurchdringung von 10 % bis 60 %²³ Fahrgästen pro Einwohner im Binnenverkehr verfügen, so erreichen die Landkreise eine Marktdurchdringung von 1 % – 2 %. Da die Auswertungen für die Landkreise nicht den Fahrtzweck „Schule“ berücksichtigen (vgl. Kap. B 2.2.7), wurde in dieser Betrachtung die Altersgruppe „unter 18 Jahren“ an den Bevölkerungszahlen 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.

Insbesondere im Landkreis Osterholz hat sich der Indikator der Marktdurchdringung im Binnenverkehr in den vergangenen Jahren positiv entwickelt.

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

*Fahrgastpotenziale
im Binnenverkehr
der Landkreise*

²³ Dies entspricht einer Marktdurchdringung von 0,1 – 0,6 Fahrgästen pro Einwohner im Binnenverkehr.

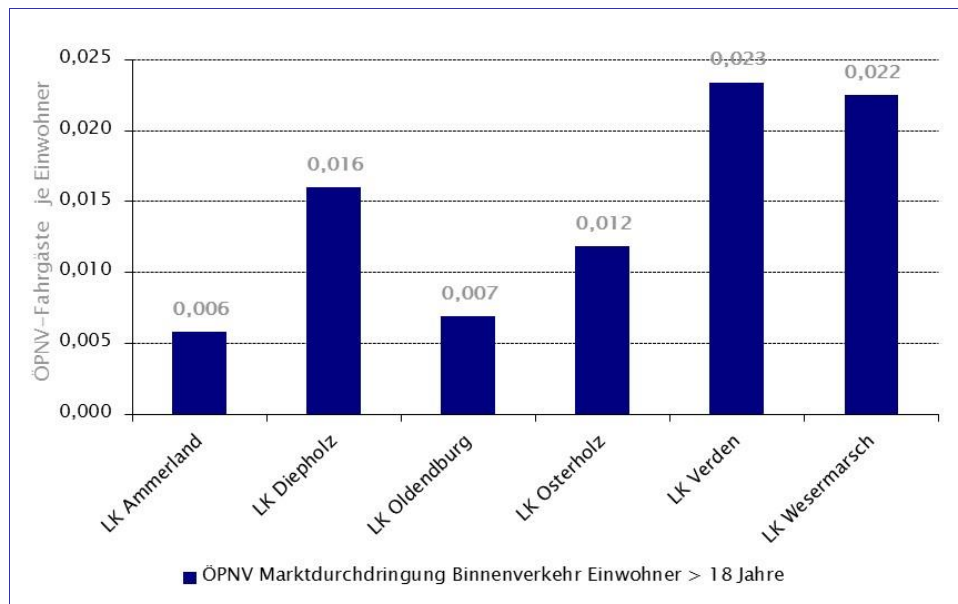


Abb. B-28: ÖPNV-Fahrgastaufkommen je Einwohnergruppen (inkl. SPNV und Regionalbus) im Binnenverkehr der Landkreise im Zeitraum 2012–2015 (Datenquelle: Analysen ZVBN)

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.

Kleinräumige Anpassung des ÖPNV

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.

Entwicklung der technischen Infrastruktur

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

Sicherung und Ausbau des Verkehrsangebotes in verdichteten Räumen