

Nahverkehrsplan

2023 – 2027

Teil B

Entwicklung des Fahrgastaufkommens Bestandsaufnahme und Potenzialbetrachtung ENTWURF Stand Juli 2022

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	3
B 2 Bestandsaufnahme	3
B 2.1 Strukturdaten	3
B 2.1.1 Einwohnende	3
B 2.1.2 Altersstruktur	5
B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	5
B 2.1.4 Pendler- und Pendlerinnenströme	6
B 2.1.5 Pkw-Bestand	7
B 2.2 Fahrgastaufkommen	8
B 2.2.1 ÖPNV-Aufkommen im VBN (gesamt)	8
B 2.2.2 SPNV-Fahrgastzahlen an Bahnhöfen	10
B 2.2.3.1 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen	11
B 2.2.3.2 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven	13
B 2.2.3.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst	15
B 2.2.3.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg	16
B 2.2.3.5 Fahrgastaufkommen der Landkreise	17
B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen	21
B 3.1 Bevölkerungsprognose	21
B 3.2 Marktdurchdringung und mögliche Potentiale	22
B 4 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastentwicklung	23

B 1 Zielsetzung, Vorgehensweise und Datengrundlagen

Das Verkehrsangebot auf den Regionalbuslinien soll möglichst nachfrageorientiert geplant werden. Das in Teil C des Nahverkehrsplanes beschriebene Zielnetz nähert sich diesem Anspruch an und basiert auf den Analysen dieses Kapitels. Das Verkehrsangebot der Stadtverkehre basiert auf den Planungen der jeweiligen Verbandsglieder und wurde in den Nahverkehrsplan integriert.

*Nachfrageorientierte
Planung*

Die Auswertung der Strukturdaten 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. Die Verbundstatistik des VBN gibt einen Überblick über die Fahrgäste nach Ticketarten.

Die aktuellen Verkehrserhebungsdaten des VBN beziehen sich auf den Zeitraum 2017 bis 2019 und stellen einen durchschnittlichen Jahreswert dieses Zeitraumes dar; sie konzentrieren sich auf Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs sowie auf den SPNV. Für die Analyse der Strukturdaten wurde das Jahr 2019 gewählt.

In der vorliegenden Auswertung werden die Bedienungsebenen 1+, 1 und 2 betrachtet, da für schulorientierte Verkehre der Ebene 3 im Grundsatz keine VBN-Erhebungsdaten vorliegen. So erlaubt die Datengrundlage zwar Aussagen zum gesamten ÖPNV-Fahrgastaufkommen der Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg, für die Landkreise jedoch nur mit Einschränkungen.

B 2 Bestandsaufnahme

Das Kapitel B 2 umfasst die Bestandsaufnahme der Strukturdaten in den jeweiligen Gebietskörperschaften sowie eine Analyse des Fahrgastaufkommens. Diese beziehen sich ausnahmslos auf die Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 (einschließlich des hierin enthaltenen Schülerverkehrs).

*Strukturdaten 2019
(aufgrund Coronapandemie)*

Wegen der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ab 2020 wird zur besseren Vergleichbarkeit bei den meisten Strukturdaten auf das Jahr 2019 zurückgegriffen und mit dem Jahr 2015 verglichen. Die Daten des Fahrgastaufkommens stammen aus der VBN-Verkehrserhebung 2017–2019 und werden der Erhebungsperiode 2012–2015 gegenübergestellt.

B 2.1 Strukturdaten

B 2.1.1 Bevölkerung

Im Planungsgebiet lebten im Jahr 2019 insgesamt ca. 1,742 Mio. Menschen. Dies ist ein Zuwachs von 1,6 % gegenüber dem Jahr 2015.

Das mit Abstand größte Oberzentrum stellt hierbei die Stadt Bremen mit rund 567.600 Einwohnenden dar; dies sind ca. 1,8 % mehr als im Jahr 2015. Es folgen die Städte Oldenburg mit ca. 169.100 (plus 3,2 %), Bremerhaven mit ca. 113.600 (minus 0,3 %) und Delmenhorst mit rund 77.600 Einwohnenden (plus 1,6 %).

Der bevölkerungsreichste Landkreis ist mit ca. 217.100 Einwohnern und Einwohnerinnen Diepholz (plus 1,5 %), während die Wesermarsch mit rund 88.600 Einwohnenden der Landkreis mit der geringsten Bevölkerungszahl ist (minus 0,7 %). Den größten prozentualen Zuwachs von 2,8 % konnte der Landkreis Ammerland verbuchen.

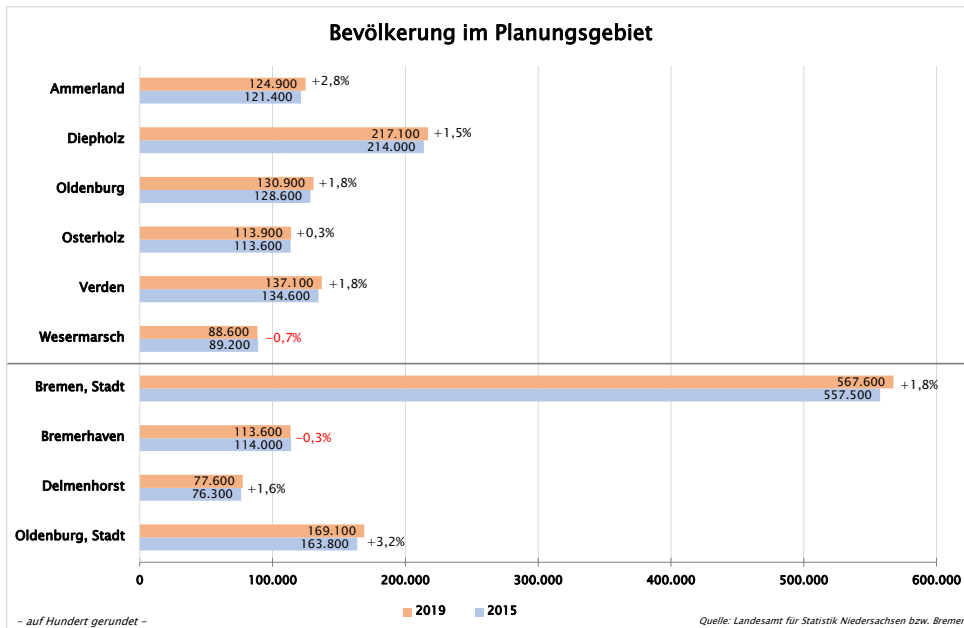


Abb. B-1 Bevölkerung im Planungsgebiet

Neben der Bevölkerungszahl ist die Bevölkerungsdichte ein wichtiger Indikator für die Planung des ÖPNV. Im Planungsgebiet des ZVBN sind die Unterschiede zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen sehr groß.

Die Landkreise mit der geringsten Bevölkerungsdichte sind die Landkreis Wesermarsch und Diepholz mit annähernd gleichen Werten. Dahinter folgen die übrigen Landkreise. Die kreisfreien Städte sind naturgemäß wesentlich dichter besiedelt, wobei die Städte Bremen und Oldenburg die höchsten Werte aufweisen.

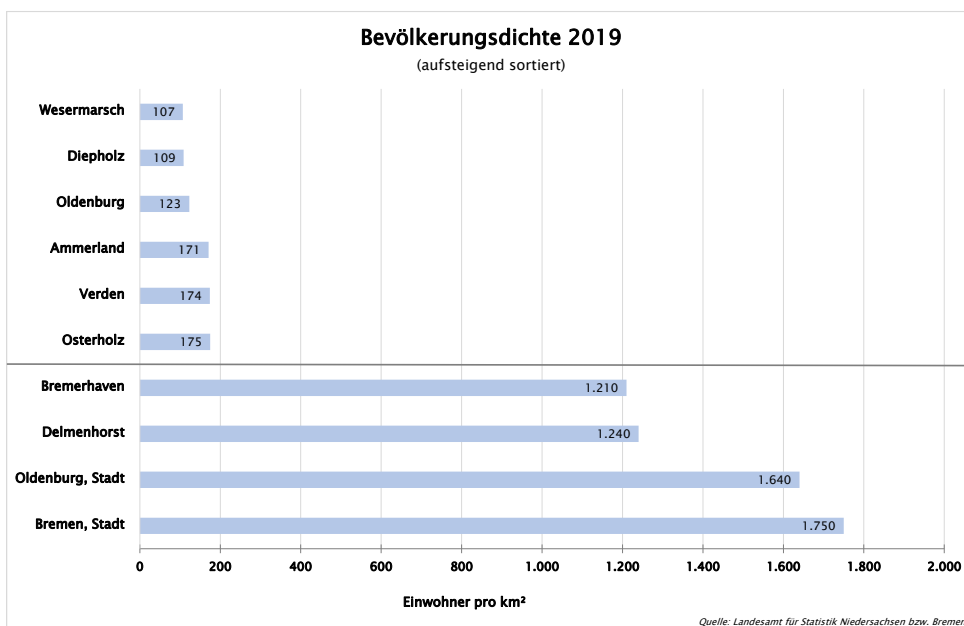


Abb. B-2 Bevölkerungsdichte

Vergleichswerte in Deutschland:

- München: 4.790 (höchster Stadt-Wert)
- Berlin: 4.110 (zweithöchster Stadt-Wert)
- Hamburg: 2.520
- Kreis Mettmann: 1.190 (höchster Landkreis-Wert)

B 2.1.2 Altersstruktur

Die Alterspyramide ist in Deutschland seit Jahren im Wandel begriffen. Auch im Planungsgebiet hat sich die Struktur seit 2015 weiter verändert. So nahm die Gruppe der Menschen ab 65 Jahren stetig zu, während die Gruppe der 6- bis 17-Jährigen, mit Ausnahme der Städte Bremen und Delmenhorst, abnahm. Im Vergleich der kreisfreien Städte mit den Landkreisen war die Abnahme in dieser Altersgruppe, wie auch die Zunahme in der Gruppe ab 65 und darüber, in den Kreisen besonders stark ausgeprägt.

Auffallend ist der prozentual starke Zuwachs bei Kindern im Vorschulalter und darunter. Hier nimmt die Stadt Delmenhorst mit plus 26 % gegenüber 2015 einen Spitzenplatz ein. Dies führt in den nächsten Jahren zwangsläufig zu einer Zunahme der Schüler- und Schülerinnenzahlen.

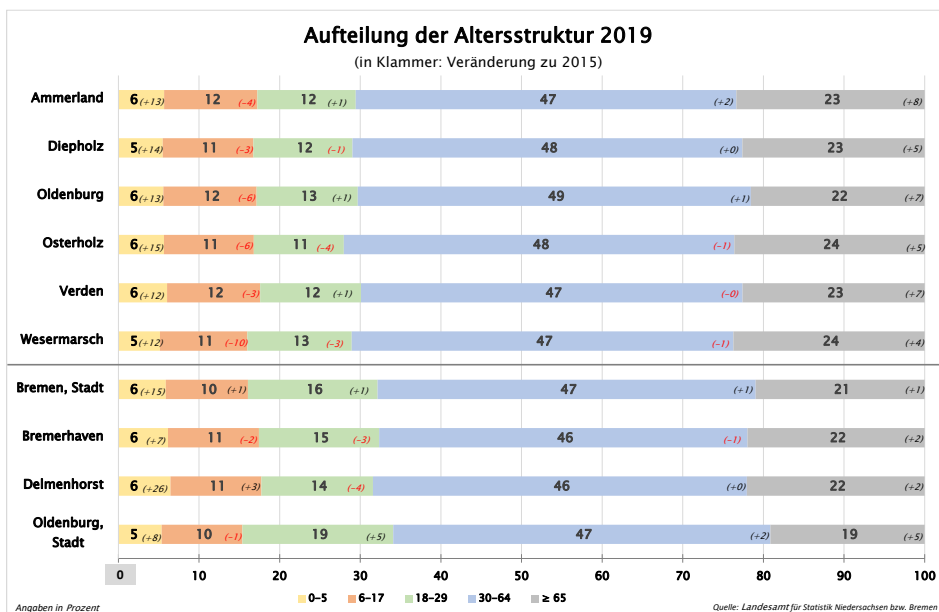


Abb. B-3 Aufteilung der Altersstruktur 2019

B 2.1.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die drei Oberzentren des Planungsgebietes – die Städte Bremen, Bremerhaven und Oldenburg – wiesen auch in 2019 die höchste Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort je Einwohner und Einwohnerin auf. Dies unterstreicht die Bedeutung und Zentralität dieser Städte.

Der prozentuale Zuwachs an Beschäftigten gegenüber 2015 war hier allerdings nicht so groß wie in den Landkreisen. Insbesondere in den Kreisen Oldenburg und Osterholz gab es zweistellige Zuwachsraten und auch im Landkreis Wesermarsch wuchs die Zahl der Beschäftigten, bei leicht rückgängiger Bevölkerung, um fast 10 %.

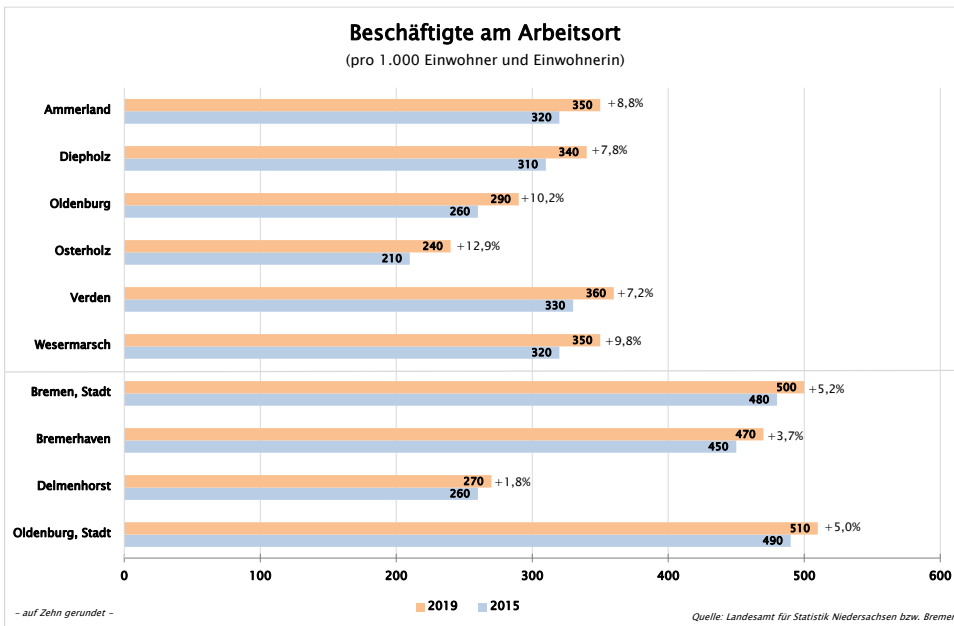


Abb. B-4 Beschäftigte am Arbeitsort

B 2.1.4 Pendler- und Pendlerinnenströme

Durch die starke Konzentration von Arbeitsplätzen im Oberzentrum Bremen verfügt die Stadt über die mit Abstand höchste Zahl täglicher Einpendelnden im Planungsgebiet. Auch die Pendelnden-Bewegungen innerhalb der Stadt (Binnenverkehr) erreicht absolut gesehen mindestens das 3,5fache gegenüber den übrigen Gebietskörperschaften. Die Ströme der Pendelnden aus der Stadt in das Umland sind hingegen vergleichsweise gering.

Im Vergleich der übrigen Gebietskörperschaften sticht der Landkreis Diepholz mit den – nach Bremen – zweithöchsten Zahlen im Binnenverkehr hervor, gefolgt von der Stadt Oldenburg. Hier überwiegt allerdings die Anzahl der täglichen Einpendler und Einpendlerinnen. In den Landkreisen Oldenburg und Osterholz sowie der Stadt Delmenhorst überwiegen die täglichen Auspendler und Auspendlerinnen.

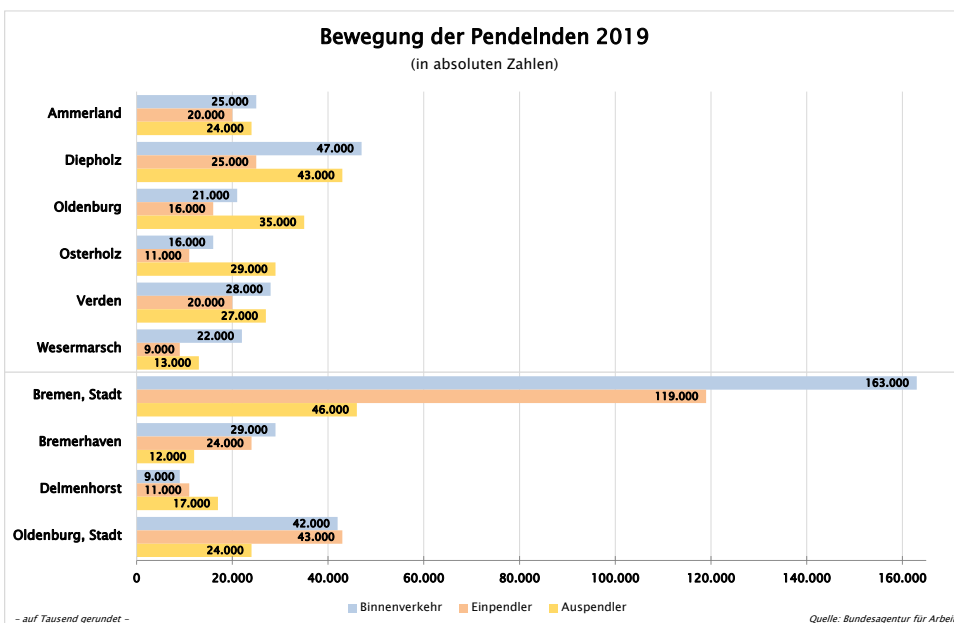


Abb. B-5 Bewegung der Pendelnden Mo-Fr 2019

Der in der Stadt Bremen prozentual hohe Anteil des Binnenverkehrs von 50 % wird nur noch im Landkreis Wesermarsch erreicht, der jedoch gleichzeitig, zusammen mit dem Landkreis Osterholz, mit 20 % den geringsten Anteil von Einpendelnden aufweist. Hier hat, prozentual gesehen, die Stadt Oldenburg mit rund 40 % Einpendelnden die Nase vorn. Auch in Bremerhaven ist der Anteil von 37 % noch um 1 % höher als in Bremen.

Im Bereich der Auspendelnden haben die Landkreise Oldenburg und Osterholz sowie die Stadt Delmenhorst die höchsten Anteile am gesamten Pendler- und Pendlerinnenaufkommen, während die Städte Bremen und Bremerhaven die geringsten Anteile aufweisen.

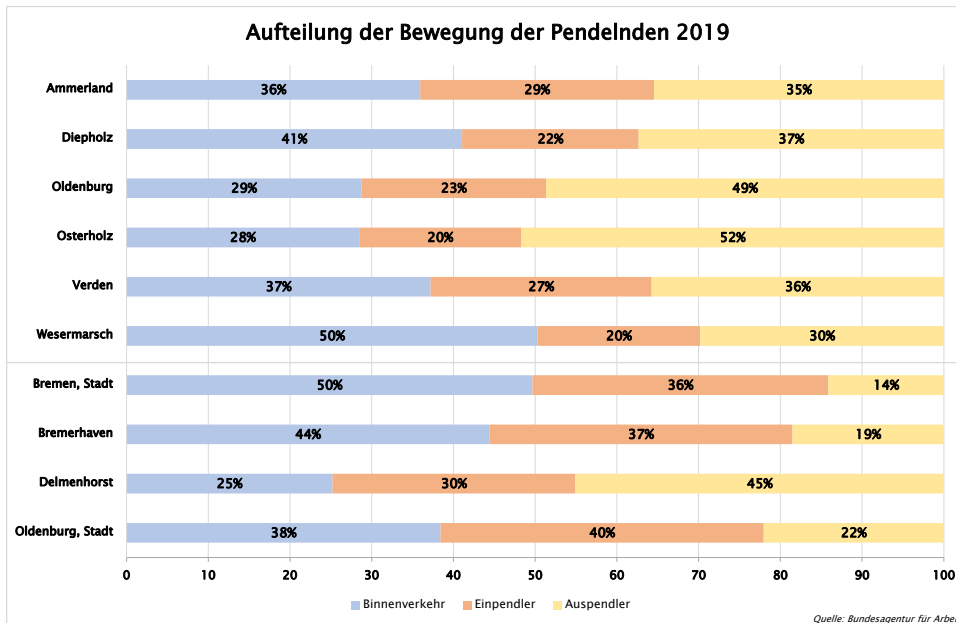


Abb. B-6 Aufteilung der Bewegung der Pendelnden Mo-Fr 2019

B 2.1.5 Pkw-Bestand

Der Bestand an Personenkraftwagen (Pkw) pro Einwohner und Einwohnerin im Planungsgebiet hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Im Vergleich der Jahre 2019 mit 2015 ist der Motorisierungsgrad in den Landkreisen im Schnitt um 5 %, in den Städten um 4 % gestiegen. Den niedrigsten Pkw-Bestand je Einwohner und Einwohnerin hatte Ende 2019 die Stadt Bremerhaven mit 447 Pkw pro 1.000 Einwohnenden, den höchsten Wert verzeichnete der Landkreis Diepholz mit 647 Pkw je 1.000 Einwohnenden.

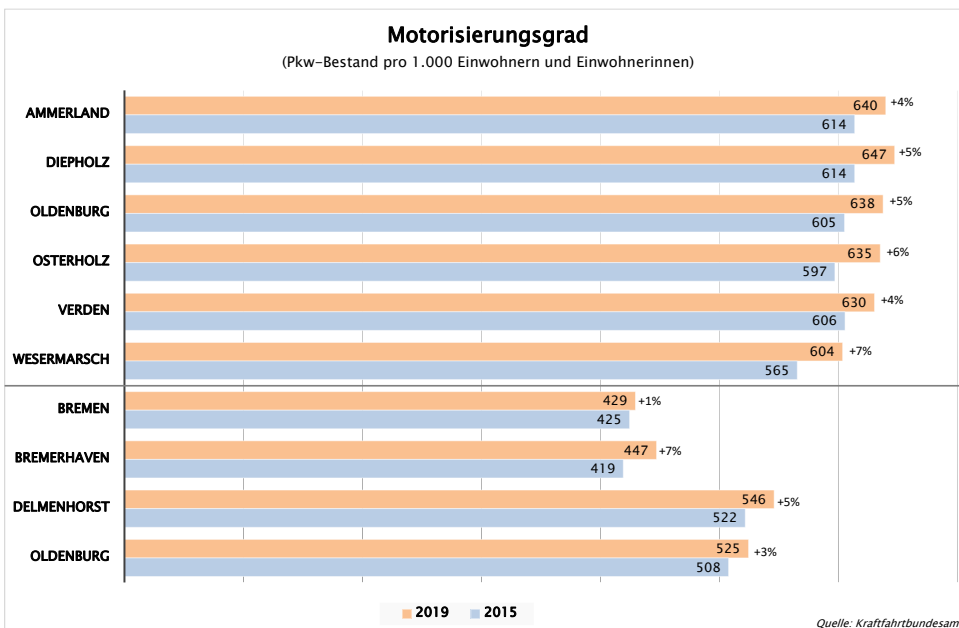


Abb. B-7 Motorisierungsgrad

Zum Vergleich (2019):

- Deutschland: 574
- Niedersachsen: 596
- Saarland: 640 (höchster Wert der Bundesländer)
- Berlin: 335 (niedrigster Wert der Bundesländer)

B 2.2 Fahrgastaufkommen

B 2.2.1 ÖPNV-Aufkommen im VBN (gesamt)

Die Angaben zum Fahrgastaufkommen basieren auf der von der VBN GmbH erstellten jährlichen Verbundstatistik, deren Grundlage die im VBN verkauften Tickets sind. Dargestellt sind die Werte bis 2019. Für die Jahre 2020 und 2021 gibt es im Kapitel B 4 (Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastentwicklung) eine gesonderte Auswertung.

*Jährliche Verbundstatistik,
Daten von 2019
(aufgrund Coronapandemie)*

Im Jahr 2019 konnte gegenüber 2015 eine Steigerung der Fahrgäste um 1,7 % festgestellt werden; gegenüber 2018 musste jedoch ein Rückgang von 0,7 % verzeichnet werden.

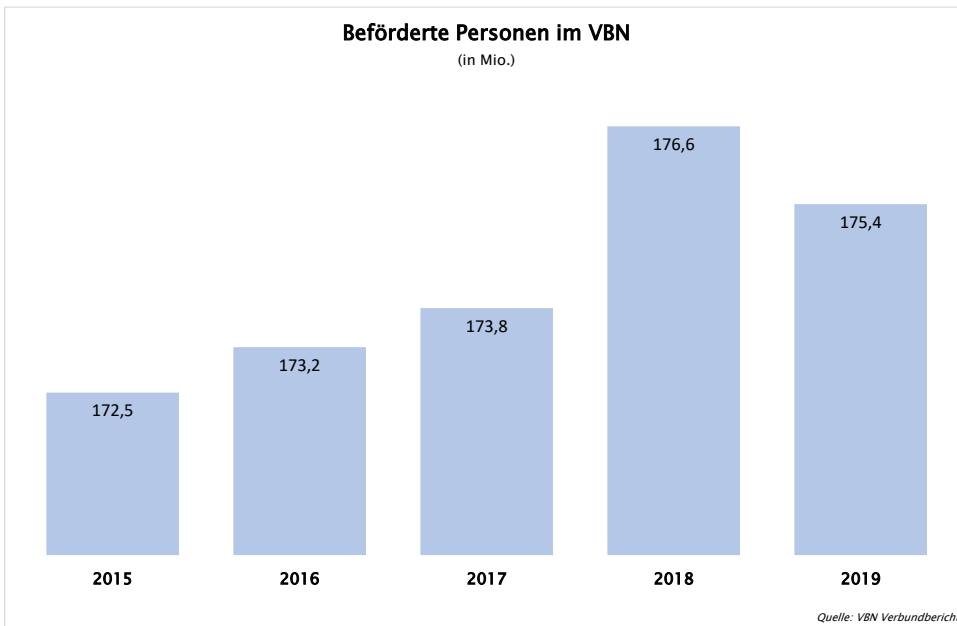


Abb. B-8 Beförderte Personen im VBN

Bei der Differenzierung nach Ticketarten und Vergleich der Jahre 2015 und 2019 ergeben sich in der Aufteilung nur marginale Veränderungen. Zuwächse wurden bei Fahrten im Barverkauf, also im Bereich des Gelegenheitsverkehrs, um 0,5 % sowie mit Zeittickets (plus 0,2 %) und Jobtickets (plus 0,3 %) erzielt. Die Fahrten mit Sondertickets nahmen im Gegenzug um 0,8 % ab, während die Anzahl der Fahrten mit dem Semesterticket nahezu unverändert blieb.

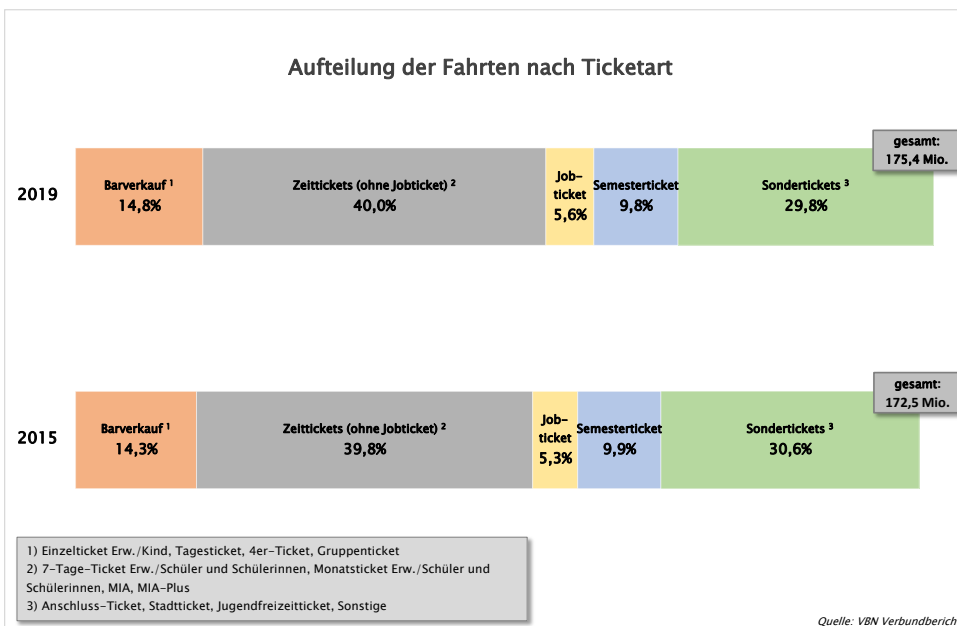


Abb. B-9 Aufteilung der Fahrten nach Ticketart

B 2.2.2 SPNV-Fahrgastzahlen an Bahnhöfen

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

Die Tabelle B-10 zeigt die durchschnittlichen Zahlen der Ein-/Aussteigenden montags bis freitags im SPNV an den 87 Stationen im VBN-Gebiet. Diese wurden im Rahmen der VBN-Verkehrserhebung in den Jahren 2017–2019 ermittelt.

Insgesamt wurden montags bis freitags täglich über 220.000 Ein- und Aussteigende an den Stationen erhoben. Mit gut 35 % davon dominiert der Hbf Bremen als Station mit den mit Abstand höchsten Fahrgastzahlen im SPNV. Der Hbf Oldenburg folgt mit knapp 20.000 Ein-/Aussteigenden, was einem Anteil von fast 9 % entspricht. Auch bei der vorangegangenen Erhebung belegten die beiden Hauptbahnhöfe Bremen und Oldenburg die vorderen beiden Plätze.

Danach folgt der Bahnhof Bremen-Vegesack, der mit 12.000 werktäglichen Nutzern und Nutzerinnen einen Anteil von über 5 % beiträgt.

32 der 87 Stationen weisen Fahrgastzahlen von täglich über 1.000 Ein-/Aussteigenden auf. In der Summe entfallen auf diese Stationen fast 195.000 Fahrgäste, was einem Anteil von über 87 % an den gesamten Verbundfahrgästen im SPNV entspricht.

An weiteren 54 Stationen steigen insgesamt rund 27.500 Menschen ein oder aus. Die im Sommer 2020 in Betrieb genommene Bahnstation in Jaderberg ist in dieser Fahrgastzählung noch nicht berücksichtigt.

Den aktuellen Zahlen aus den Jahren 2017 bis 2019 sind die Fahrgastzahlen der vorletzten VBN-Verkehrserhebung, die die Erhebungsperiode 2012 bis 2015 umfasste, gegenübergestellt. An den damals 84 Stationen im VBN-Gebiet stiegen im Erhebungszeitraum 2012 – 2015 täglich (Mo-Fr) rund 200.000 Menschen ein oder aus. Daraus resultiert eine Steigerungsrate von rund 10 % bei den Verbundfahrgästen im SPNV.

Die Fahrgastzahlen haben sich bis zum Beginn der COVID-19-Pandemie im Frühjahr 2020 und den damit verbundenen Einschränkungen weiter positiv entwickelt. In den abgebildeten Fahrgastzahlen sind zwar gegenüber dem Zeitraum 2012–2015 an 23 Stationen Fahrgastrückgänge von mehr als 10 % zu verzeichnen. Dies ist jedoch meistens auf längere baustellenbedingte Angebotseinschränkungen im Zählzeitraum 2017–2019 zurückzuführen.

Der Haltepunkt Oldenburg-Wechloy an der Regio-S-Bahnlinie RS3 ist mit einem prozentualen Zuwachs von fast 180 % die Station in der Tabelle mit dem größten prozentualen Anstieg der Fahrgäste beim Vergleich der beiden Erhebungszeiträume. Auch die neu in den VBN aufgenommenen Stationen Nordholz und Visselhövede weisen mit 115 % und 88 % sehr hohe prozentuale Zuwachsraten auf. In den Jahren 2012–2015 wurden diese Stationen allerdings nicht im gesamten Zählzeitraum berücksichtigt.

Oberzentren an der Spitze der Ein- und Aussteigenden

Gegenüberstellung zur Verkehrserhebung 2012–2015

besondere Zuwachsraten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie

	Bahnhof	Summe Ein-/Aussteigende		Diff. (%)		Bahnhof	Summe Ein-/Aussteigende		Diff. (%)	
		2017-2019	2012-2015				2017-2019	2012-2015		
1	Bremen Hbf	79.200	71.500	+11		45	Bremen-Neustadt	690	590	+17
2	Oldenburg Hbf	19.800	20.700	-4		46	Bremen-Aumund	690	480	+44
3	Bremen-Vegesack	12.000	7.900	+52		47	Ritterhude	680	660	+3
4	Delmenhorst	7.800	7.200	+6		48	Barnstorf	680	650	+5
5	Bremerhaven Hbf	7.600	8.600	-12		49	Oldenburg-Wechloy*	670	240	+179
6	Verden	6.100	5.600	+3		50	Oldenbüttel	640	820	-22
7	Bremen-Burg	5.600	4.200	+33		51	Elsfleth	640	730	-12
8	Bremen-Mahndorf	4.500	2.700	+67		52	Sandkrug	640	830	-23
9	Achim	3.900	3.300	+18		53	Dorum	640	700	-9
10	Bremen-Walle	3.800	2.100	+81		54	Bookholzberg	630	750	-16
11	Rotenburg	3.300	3.300	0		55	Stubben	620	840	-26
12	Osterholz-Scharmbeck	3.100	3.200	-3		56	Lübberstedt	610	410	+49
13	Syke	3.000	3.200	-6		57	Bremen-Mühlenstraße	600	400	+50
14	Hude	3.000	3.000	0		58	Nordholz	560	260	+115
15	Bremen-Sebaldsbrück	2.800	2.100	+33		59	Sagehorn	540	520	+4
16	Bremen-Lesum	2.800	2.200	+27		60	Sottrum	510	570	-11
17	Kirchweyhe	2.700	2.600	+4		61	Bremen-Oberneuland	500	570	-12
18	Bremerhaven-Lehe	2.300	2.800	-18		62	Bremen-Turnerstraße	490	480	+2
19	Bremen-Schönebeck	2.300	1.400	+64		63	Barrien	480	450	+7
20	Bremen-Oslebshausen	2.200	1.500	+47		64	Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf	480	360	+33
21	Bassum	2.100	2.000	+5		65	Wüstring	450	230	+96
22	Bad Zwischenahn	1.900	1.800	+6		66	Schierbrok	440	390	+13
23	Diepholz	1.600	1.700	-6		67	Huntlosen	430	560	-23
24	Twistringen	1.600	1.800	-11		68	Dreye	400	370	+8
25	Bremen-Blumenthal	1.400	800	+75		69	Rodenkirchen	400	380	+5
26	Wildeshausen	1.300	1.100	+18		70	Heidkrug	380	500	-24
27	Langwedel	1.300	1.000	+30		71	Westerstede-Dohok	370	390	-5
28	Bremen-Sankt-Magnus	1.200	800	+50		72	Berne	370	400	-8
29	Brake	1.200	1.100	+9		73	Großenkneten	360	510	-29
30	Nordenham	1.100	1.100	0		74	Lunestedt	350	440	-20
31	Bremen-Hemelingen	1.000	1.100	-9		75	Wremen	230	310	-26
32	Baden	1.000	800	+25		76	Wehdel	200	190	+5
33	Ganderkesee	970	890	+9		77	Hoykenkamp	200	250	-20
34	Langwedel-Etelsen	900	1.010	-11		78	Dötlingen-Brettorf	190	200	-5
35	Bremen-Kreinsloger	880	470	+87		79	Bramstedt	180	220	-18
36	Rastede	850	1.100	-23		80	Sellstedt	180	150	+20
37	Ahlhorn	810	780	+4		81	Bremerhaven-Wulsdorf	170	280	-39
38	Bremen-Farge	800	690	+16		82	Kirchhammelwarden	150	100	+50
39	Eystrup	800	630	+27		83	Visselhövede	150	80	+88
40	Ottersberg	780	830	-6		84	Geestenseth	130	170	-24
41	Apen-Augustfehn	770	860	-10		85	Kleinensiel	90	70	+29
42	Dörverden	730	690	+6		86	Frelsdorf	40	40	0
43	Lemförde	720	840	-14		87	Jaderberg (wurde erst 6/2020 eröffnet)			
44	Loxstedt	710	950	-25						

* wurde erst im Juni 2015 eröffnet

Abb. B-10 Ein- und Aussteigende an den Bahnhöfen im VBN (werktäglicher Durchschnitt von Mo-Fr); Hinweis: Die Station Oldenburg-Wechloy wurde erst im Juni 2015 eröffnet

B 2.2.3 Fahrgastaufkommen in den kreisfreien Städten und Landkreisen

Das im Folgenden beschriebene Fahrgastaufkommen im ÖPNV umfasst die Verkehrsarten Straßenbahn und Stadtbus (zusammengefasst als Stadtverkehr), sowie den SPNV und den Regionalbus der Bedienungsebenen 1 und 2.

B 2.2.3.1 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremen

Das Fahrgastaufkommen in der Stadt Bremen betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 durchschnittlich 442.300 Fahrgäste pro Werktag (Montag bis Freitag) und damit fast 7 % mehr als in der Periode 2012 bis 2015. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit 359.900 Fahrgästen (81 %), dem Quell- und Zielverkehr mit 69.700 Fahrgästen (16 %) und dem Durchgangsverkehr von etwa 12.700 Fahrgästen (3 %).

An Sonnabenden waren mit täglich 333.600 Fahrgästen ca. 75 % des Verkehrs an Werktagen (Mo–Fr) unterwegs. Gegenüber der Periode 2012 bis 2015 war dies ein Anstieg um fast 2 %. An Sonn- und Feiertagen (184.900 Fahrgäste) betrug der Anteil 42 % eines durchschnittlichen Werktages und damit fast 4 % mehr als in der vorangegangenen Zählperiode.

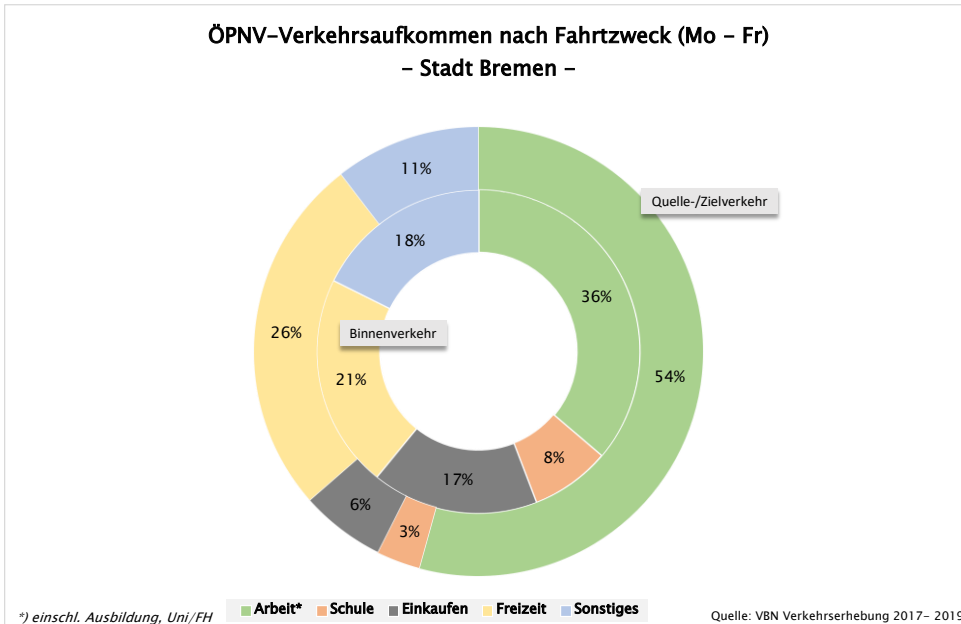


Abb. B-11 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in der Stadt Bremen¹

Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck gibt es große Unterschiede zwischen dem Binnenverkehr einerseits und dem Quell-/Zielverkehr andererseits:

Im Quelle-/Zielverkehr dominiert mit über der Hälfte aller Fahrten der Weg zu bzw. von der Arbeit. Erst mit großem Abstand folgt der Freizeitverkehr. Die Merkmale Einkaufen und Schule weisen nur einstellige Anteilswerte aus, wobei der niedrige Wert im Schulverkehr von nur 3 % durch die Landesgrenze begründet werden kann.

- Im Binnenverkehr ist die Reihenfolge der einzelnen Merkmale zwar dieselbe, jedoch sind die Werte näher beieinander. Auffallend ist, dass die Einkaufsfahrten mit einem Anteil von 17 % einen fast drei Mal so hohen Wert erreichen, als im Quelle-/Zielverkehr.
- Die ÖPNV-Verflechtungen im Quelle- und Zielverkehr konzentrieren sich an Werktagen (Montag–Freitag) im Wesentlichen auf die angrenzenden Landkreise Diepholz und Osterholz mit einem Anteil von jeweils 20 %, den Landkreis Verden (17 %) sowie die Städte Delmenhorst und Oldenburg (jeweils 10 %) und Bremerhaven (8 %). Zwischen dem Landkreis Ammerland und Bremen gibt es mit nur 1 % den geringsten Austausch.

¹ Bei der Darstellung des Fahrtzwecks setzt sich die Nutzergruppe "Sonstiges" aus einer Vielzahl von Fahrtenanlässen zusammen, die nicht einzeln dargestellt werden, wie z. B. Arztbesuche, Dienstreisen oder Dreiecksfahrten (Arbeit–Einkaufen–Kita–Wohnung u.a.).

Bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten kommt dem SPNV im Quelle-/Zielverkehr der Stadt Bremen eine dominierende Bedeutung zu. 62 % der Fahrgäste nutzen dieses Verkehrsmittel (im Binnenverkehr sind es lediglich 6 %). Auch der Stadtverkehr spielt mit etwa 32 % im Quelle-/Zielverkehr eine wesentliche Rolle (Binnenverkehr 94 %). Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch einem Verkehrsangebot über die Stadtgrenzen hinaus. Der Regionalbus erreicht lediglich einen Anteil von 6 % (Binnenverkehr 1 %).

B 2.2.3.2 Fahrgastaufkommen der Stadt Bremerhaven

Das Fahrgastaufkommen in der Stadt Bremerhaven betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 durchschnittlich 49.100 Fahrgäste pro Werktag (Montag bis Freitag) und damit etwas über 3 % weniger als in der Periode 2012 bis 2015. Es setzt sich zusammen aus einem dominierenden Binnenverkehr mit 35.800 Fahrgästen (73 %), dem Quell- und Zielverkehr mit 12.400 Fahrgästen (25 %) und einem nur schwach ausgebildeten Durchgangsverkehr von etwa 900 Fahrgästen (2 %).

An Sonnabenden stieg mit täglich 35.000 Fahrgästen das Aufkommen um etwas mehr als 5 % gegenüber der Periode 2012 bis 2015 und betrug damit ca. 71 % des Verkehrs an Werktagen (Mo-Fr). An Sonn- und Feiertagen waren es mit 20.400 Fahrgästen ca. 7 % mehr als in der Periode 2012 bis 2015; bezogen auf einen durchschnittlichen Werktag lag der Anteil bei 42 %.

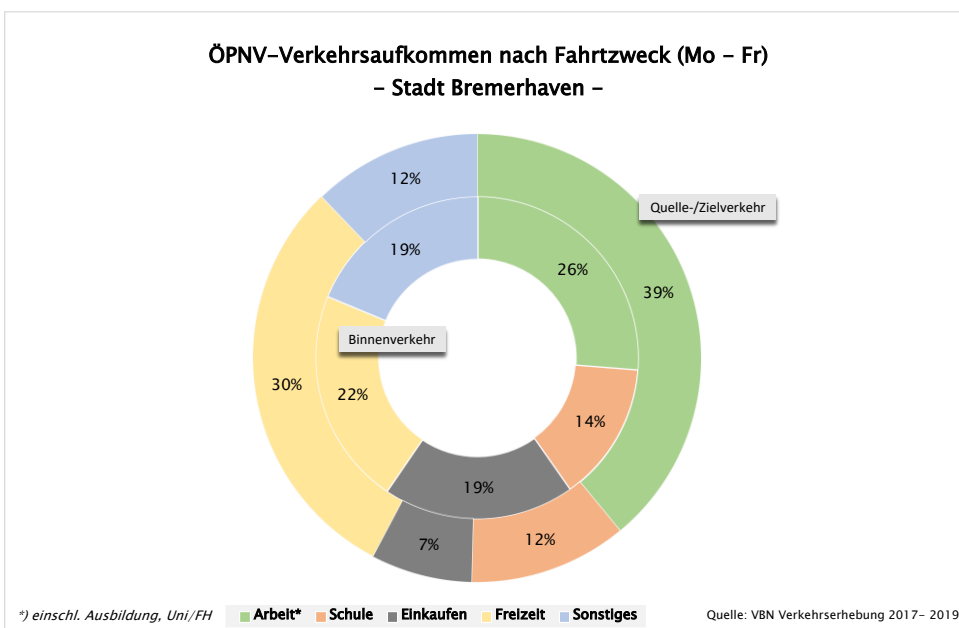


Abb. B-12 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Bremerhaven

Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck gibt es auch in Bremerhaven starke Unterschiede zwischen dem Binnen- und dem Quelle-/Zielverkehr:

- Im Quelle-/Zielverkehr dominiert mit 39 % aller Fahrten der Weg zu bzw. von der Arbeit. Mit einem Abstand von 9 % folgen die Fahrten im Freizeitverkehr während die anderen Fahrtzwecke weit dahinter rangieren. Der Schulverkehr stellt mit einem Anteil von 12 % den höchsten Wert aller kreisfreien Städte dar.
- Im Binnenverkehr ist die Dominanz des Arbeitsweges mit 26 % weit weniger ausgeprägt. Hier hat der Einkaufsverkehr mit 19 %, nach der Stadt Oldenburg, den zweithöchsten anteiligen Wert im Vergleich der kreisfreien Städte, während der Anteil im Freizeitverkehr mit 22 %, zusammen mit der Stadt Oldenburg, den höchsten Wert darstellt.

Die wichtigsten ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr der Stadt Bremerhaven (Montag bis Freitag) konzentrieren sich mit einem Anteil von ca. 48 % auf den angrenzenden Landkreis Cuxhaven sowie die Stadt Bremen mit etwa 41 %. Alle anderen Relationen weisen prozentual lediglich Werte im niedrigen einstelligen Bereich aus.

Der Anteil des SPNV am Quelle- und Zielverkehr betrug in der Zählperiode 2017-2019 56 % (Binnenverkehr 0,2 %), gefolgt vom Stadtverkehr mit 38 % (Binnenverkehr 99,6 %). 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 % (Binnenverkehr 0,2 %).

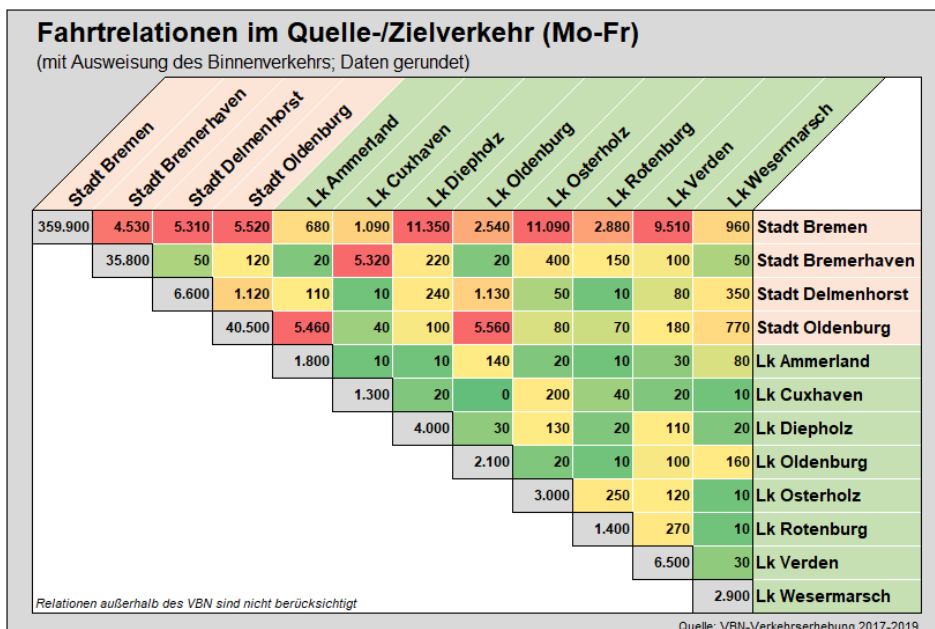


Abb. B-13 Fahrtrelationen im Quelle-/Zielverkehr (Mo-Fr) Angabe Fahrten pro Werktag

B 2.2.3.3 Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst

Das gesamte Fahrgastaufkommen der Stadt Delmenhorst betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 an Werktagen (Montag bis Freitag) durchschnittlich etwa 34.500 Fahrgäste. Im Gegensatz zu den anderen kreisfreien Städten verfügt die Stadt Delmenhorst mit ca. 19 % über ein vergleichsweise geringes Fahrgastaufkommen im Binnenverkehr (Bremen 81 %). Den dominierenden Anteil stellt der Durchgangsverkehr mit 54 % dar, gefolgt vom Quell- und Zielverkehr mit 27 %.

Das Fahrgastaufkommen an Sonnabenden betrug durchschnittlich etwa 90 % des Verkehrs an Werktagen (Montag bis Freitag), an Sonntagen ca. 65 %. Beide Werte sind maßgeblich dem starken Durchgangsverkehr geschuldet.

Gegenüber der Periode 2012–2015 lag das Fahrgastaufkommen für alle Tage um ca. 4 % höher.

Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck ergibt sich folgendes Bild:

- Im Quelle-/Zielverkehr erreicht die Stadt Delmenhorst mit 58 % im Segment Arbeitsweg einen Spitzenwert im Vergleich der vier kreisfreien Städte. Erst mit sehr großem Abstand folgen Fahrten im Freizeitverkehr (18 %). Wege zur Schule bzw. zum Einkaufen rangieren mit 7 bzw. 6 % weit dahinter.
- Im Binnenverkehr sieht es dagegen völlig anders aus: Hier hat der Einkaufsverkehr mit 26 %, gefolgt von den Wegen zu bzw. von der Schule (22 %) die Nase vorn. Der Freizeitverkehr rangiert mit einem Anteil von 19 % sogar noch vor den Arbeitswegen (17 %).

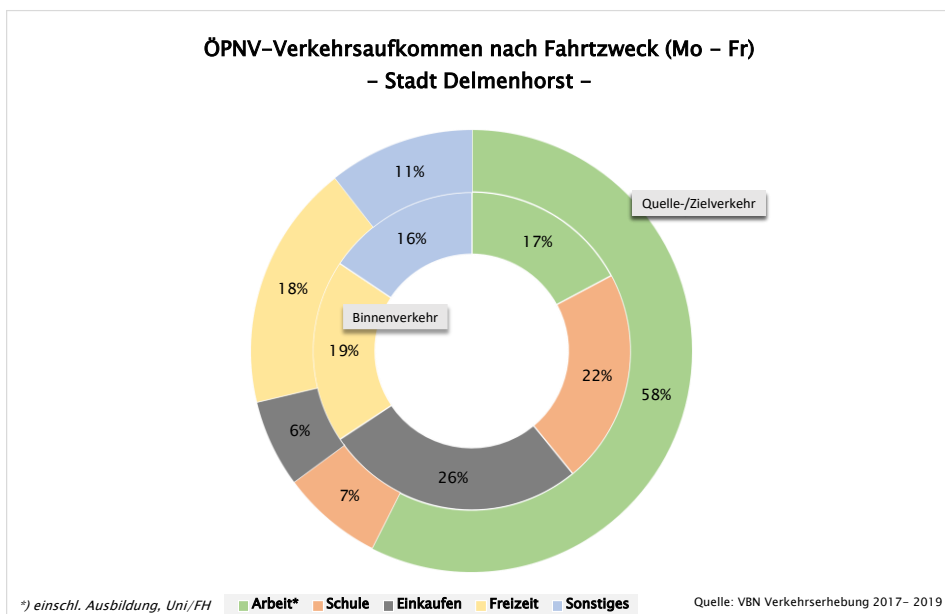


Abb. B-14 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Delmenhorst

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quell- und Zielverkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) konzentrieren sich besonders auf Bremen (63 %) sowie den angrenzenden Landkreis Oldenburg und die Stadt Oldenburg mit jeweils 13 %.

Dem SPNV kommt im Quell- und Zielverkehr der Stadt Delmenhorst eine dominierende Bedeutung zu. Etwa 65 % der Fahrgäste nutzen diesen Verkehrszweig (Binnenverkehr 1 %). Auch der Stadtverkehr spielt mit etwa 33 % eine wesentliche Rolle (Binnenverkehr 97 %). Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet. Der Regionalbus hält lediglich einen Anteil von 3 % (Binnenverkehr 2 %).

B 2.2.3.4 Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg

Das Fahrgastaufkommen der Stadt Oldenburg betrug im Zeitraum 2017 bis 2019 an Werktagen (Montag bis Freitag) 72.900 Personen. Hierbei dominiert der Binnenverkehr mit einem Anteil von 56 %, gefolgt vom Quelle-/Zielverkehr (35 %) und dem Durchgangsverkehr mit einem Anteil von 9 %.

An Sonnabenden wurden durchschnittlich etwa 77 % der Wege eines Werktages (Montag bis Freitag) getätigt, an Sonntagen waren es 46 %. Aufgeschlüsselt nach dem Fahrtzweck ergibt sich folgendes Bild:

- Im Quelle-/Zielverkehr dominiert, wie in allen anderen kreisfreien Städten auch, der Weg von und zur Arbeit (47 %), gefolgt vom Freizeit- (27 %), Schul- (11 %) und Einkaufsverkehr, der mit 5 % den niedrigsten Anteil aller vier Städte aufweist.
- Im Binnenverkehr liegen die Anteile der Arbeits- und Freizeitwege mit 29 % bzw. 22 % dicht beieinander, gefolgt vom Einkaufs- und Schulverkehr (18 % bzw. 15 %).

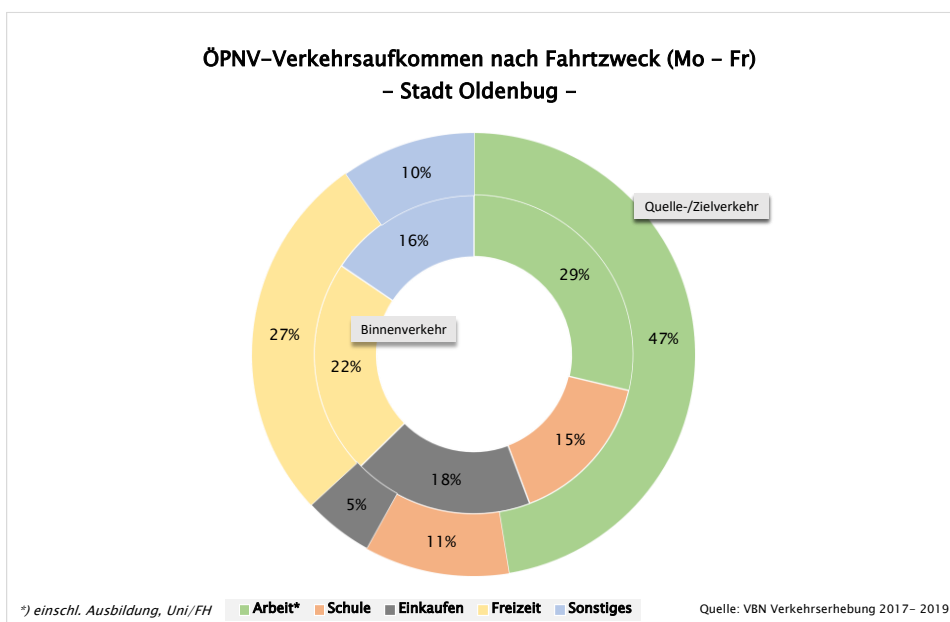


Abb. B-15 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in Oldenburg

Die ÖPNV-Verflechtungen im Quelle- und Zielverkehr an Werktagen (Montag bis Freitag) konzentrieren sich im Wesentlichen auf die angrenzenden Landkreise Oldenburg und Ammerland sowie die Stadt Bremen mit einem Anteil von jeweils 29 %. Die genauen Werte sind der Matrix in Abb. B-15 zu entnehmen.

Auch in der Stadt Oldenburg kommt dem SPNV im Quell- und Zielverkehr eine dominierende Bedeutung zu. Etwa 54 % der Fahrgäste nutzen ihn (Binnenverkehr 0 %). Im Stadtverkehr spielt er mit 30 % ebenso eine wichtige Rolle (Binnenverkehr 98 %). Dies ist vorrangig der Verteilerfunktion des Stadtverkehrs als Zu- und Abbringer des SPNV geschuldet, aber auch durch ein Verkehrsangebot über die Stadtgrenzen hinaus. Bemerkenswert ist der relativ hohe Anteil des Regionalbusverkehrs am Quell- und Zielverkehr der Stadt Oldenburg. Mit etwa 17 % hat Oldenburg hier den höchsten Anteil aller vier kreisfreien Städte (Binnenverkehr Regionalbusverkehr 2 %).

B 2.2.3.5 Fahrgastaufkommen der Landkreise

In den meisten Landkreisen dominiert der Quelle-/Zielverkehr gegenüber dem Binnenverkehr. Lediglich im Landkreis Wesermarsch liegen die Fahrgastzahlen im Binnenverkehr um 5 % darüber. In den Landkreisen Ammerland, Oldenburg und Verden weist jedoch der Durchgangsverkehr die höchsten Fahrgastzahlen auf, während er in der Wesermarsch fast keine Rolle spielt.

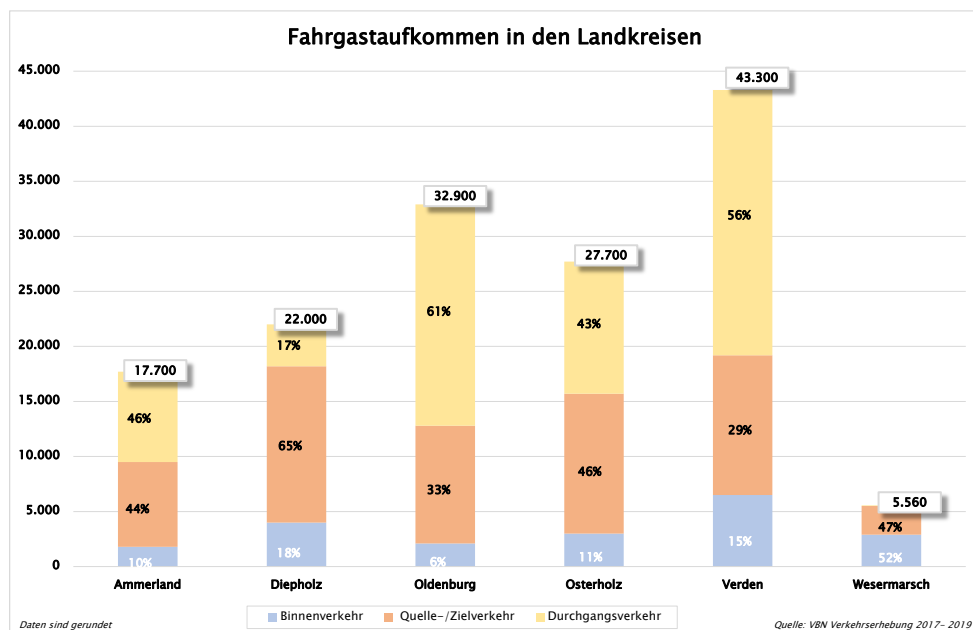


Abb. B-16 Fahrgastaufkommen in den Landkreisen

Der **Quelle- und Zielverkehr** wird, mit Ausnahme des Landkreises Osterholz, maßgeblich durch den SPNV getragen. Der in Abbildung B-17 dargestellte Stadtverkehr nimmt vorrangig eine Verteilerfunktion als Zu- bzw. Abbringer des SPNV in den angrenzenden kreisfreien Städten ein. Ferner sind hier Stadtbuslinien der Oberzentren enthalten, die ins angrenzende Umland

weitergeführt werden (z.B. Bremen-Lilienthal, Bremen-Schwanewede, Oldenburg-Wardenburg etc.). Hier erreicht der Landkreis Osterholz mit über 50 % den höchsten anteiligen Wert. Der Regionalbusverkehr hat, mit Ausnahme der Landkreise Ammerland und Wesermarsch, nur eine nachrangige Bedeutung.

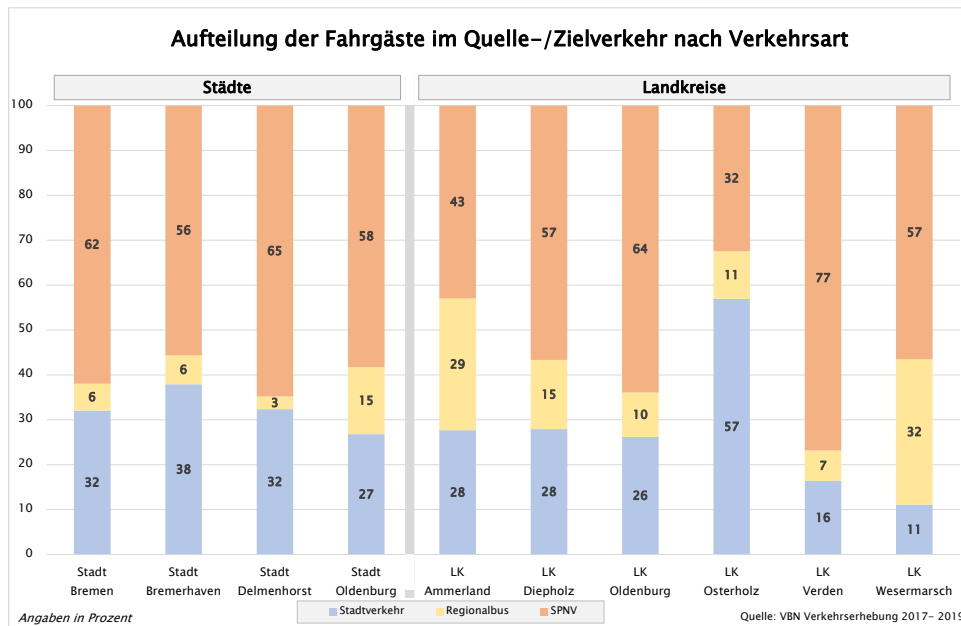


Abb. B-17 Aufteilung der Fahrgäste nach Verkehrsarten im Quelle-/Zielverkehr

Etwas anders stellt sich die Situation im **Binnenverkehr** dar. Hier hat der Regionalbus eine wesentlich höhere Bedeutung als im Quell- und Zielverkehr. Mit Ausnahme des Landkreises Diepholz befördert er die meisten Fahrgäste; im Landkreis Ammerland erreicht dieses Segment sogar einen Anteil von 95 %. Der Stadtbusverkehr spielt hingegen nur eine untergeordnete Rolle und ist in den Landkreisen Ammerland, Verden und Wesermarsch so gut wie nicht vorhanden. Der SPNV ist in den Landkreisen das zweitwichtigste Verkehrsmittel und befördert im Landkreis Diepholz mit einem Anteil von 50 % sogar die meisten Fahrgäste.

Neben dem Fahrtzweck Arbeit/Ausbildung kommt im Quelle-/Zielverkehr dem Freizeitverkehr eine ebenso wichtige Bedeutung zu. Hier werden Anteile von bis zu 31 % erreicht. Im Binnenverkehr sind die Werte dagegen nur etwa halb so groß.

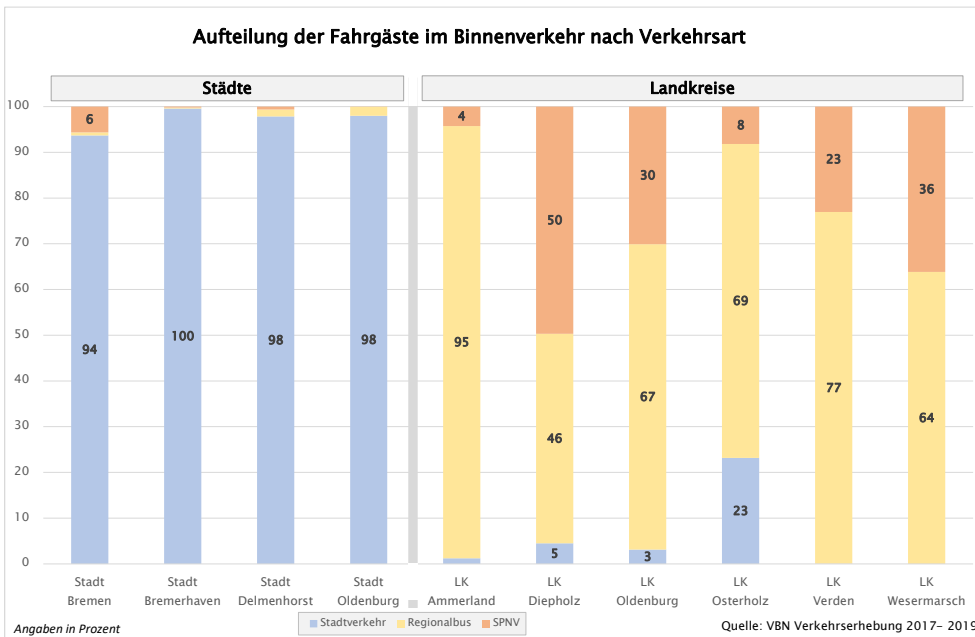


Abb. B-18 Aufteilung nach Verkehrsarten im Binnenverkehr

Die Auswertung nach **Fahrtzwecken** zeigt im Quelle-/Zielverkehr an Werktagen (Mo-Fr) einen ausgeprägten Anteil an Fahrgästen im Bereich Arbeit und Ausbildung. Die Anteile liegen hier zwischen 42 % und 61 %. Im Binnenverkehr dominiert dagegen, mit Ausnahme des Landkreises Diepholz, der Weg zur Schule mit einem Prozentsatz zwischen 31 % und 63 %.

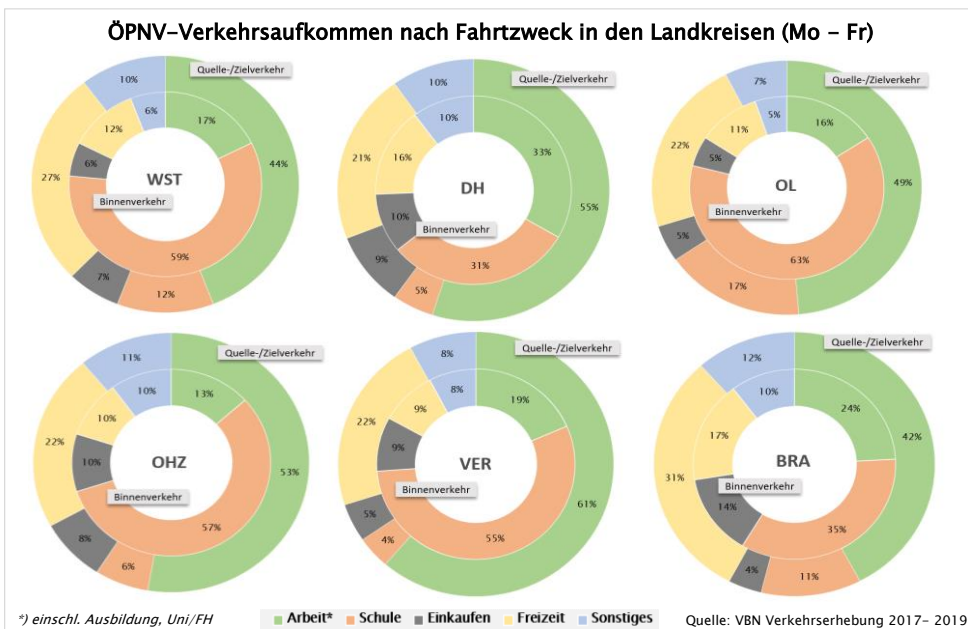


Abb. B-19 Aufteilung der Fahrten nach Fahrtzweck in den Landkreisen

Im Fahrtzweck Einkaufsverkehr sind die Unterschiede zwischen Quelle-/Ziel- und Binnenverkehr nicht so groß und weisen z.T. sogar die gleichen Anteilswerte auf. Lediglich im Landkreis Wesermarsch werden, prozentual gesehen, im Binnenverkehr mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt als im Quell-/Zielverkehr.

Einen durchaus nennenswerten Anteil am Fahrgastaufkommen besitzt auch 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 Fahrtenlässe gegeben, die nicht den klassischen Strukturen zuzuordnen sind (z.B. Arztbesuche, Dienstreisen mit Quelle/Ziel Arbeit etc.).

Eine Zusammenfassung aller Werte sind der Abb. B-20 zu entnehmen.

Kreisfreie Städte																
	Bremen				Bremerhaven				Delmenhorst				Oldenburg			
	Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	
Arbeit*	128.900	36	37.800	54	9.400	26	4.800	39	1.100	17	5.400	57	11.600	29	12.100	47
Schule	28.400	8	2.200	3	5.000	14	1.400	11	1.400	22	700	7	6.300	16	2.700	11
Einkaufen	59.700	17	4.300	6	6.900	19	900	7	1.700	27	600	6	7.400	18	1.300	5
Freizeit	76.300	21	18.100	26	7.800	22	3.700	30	1.200	19	1.700	18	8.800	22	6.900	27
Sonstiges	63.100	18	7.300	10	6.700	19	1.500	12	1.000	16	1.000	11	6.300	16	2.500	10
SUMME	356.400	100	69.700	100	35.800	100	12.400	100	6.500	100	9.200	100	40.400	100	25.500	100

Landkreise												
	Ammerland				Diepholz				Oldenburg			
	Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Arbeit*	300	18	3.400	44	1.300	33	7.800	55	300	16	5.200	49
Schule	1.000	59	900	12	1.200	31	700	5	1.200	63	1.800	17
Einkaufen	100	6	500	6	400	10	1.300	9	100	5	500	5
Freizeit	200	12	2.100	27	600	15	3.000	21	200	11	2.400	22
Sonstiges	100	6	800	10	400	10	1.400	10	100	5	800	7
SUMME	1.700	100	7.700	100	4.000	100	14.200	100	2.000	100	10.700	100

Landkreise												
	Osterholz				Verden				Wesermarsch			
	Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel		Binnen		Quelle/Ziel	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Arbeit*	400	13	6.700	53	1.200	18	7.800	61	700	24	1.100	42
Schule	1.700	57	800	6	3.600	55	500	4	1.000	34	300	12
Einkaufen	300	10	1.000	8	600	9	600	5	400	14	100	4
Freizeit	300	10	2.800	22	600	9	2.800	22	500	17	800	31
Sonstiges	300	10	1.400	11	500	8	1.000	8	300	10	300	12
SUMME	3.000	100	12.700	100	6.500	100	12.700	100	2.900	100	2.700	100

*) einschl. Ausbildung, Uni/FH Werte sind auf Hundert gerundet

Abb. B-20 Aufteilung der Fahrgäste nach Fahrtzweck im Binnen- und Quelle-/Zielverkehr

B 3 Bevölkerungsprognose und zukünftige Herausforderungen

Die demografische Entwicklung ist ein wichtiger Einflussfaktor für das zukünftige Verkehrsaufkommen. Die prognostizierten Bevölkerungsentwicklungen stellen die einzelnen Gebietskörperschaften vor unterschiedliche Herausforderungen hinsichtlich der Anforderungen an den ÖPNV.

Für den niedersächsischen Teil des Planungsgebietes stammen die Daten vom Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) mit der Basis 2020. Die Daten für das Land Bremen stellte das Statistische Landesamt Bremen, Referat 21, mit der Basis 2021 zur Verfügung.

B 3.1 Bevölkerungsprognose

Der im vergangenen Nahverkehrsplan abgebildete Trend der Bevölkerungsabnahme in vielen Gebietskörperschaften zeichnet sich in den aktuellen Prognosen nicht mehr ab.

Die Bevölkerungszahl im gesamten Planungsgebiet wird laut Berechnungen der Statistiker bis 2030 gegenüber dem jeweiligen Basisjahr um voraussichtlich ca. 42.000 Einwohner bzw. 2,4 % auf 1,782 Mio. Einwohnenden wachsen.

Die Gebietskörperschaften im niedersächsischen Teil werden demnach, mit Ausnahme des Landkreises Wesermarsch (-1,5 %), zwischen 1,9 und 6,9 % zulegen. Im Land Bremen ist dagegen von einem leichten Bevölkerungsrückgang von 0,3 % (Stadt Bremen) bzw. 0,2 % (Bremerhaven) auszugehen.

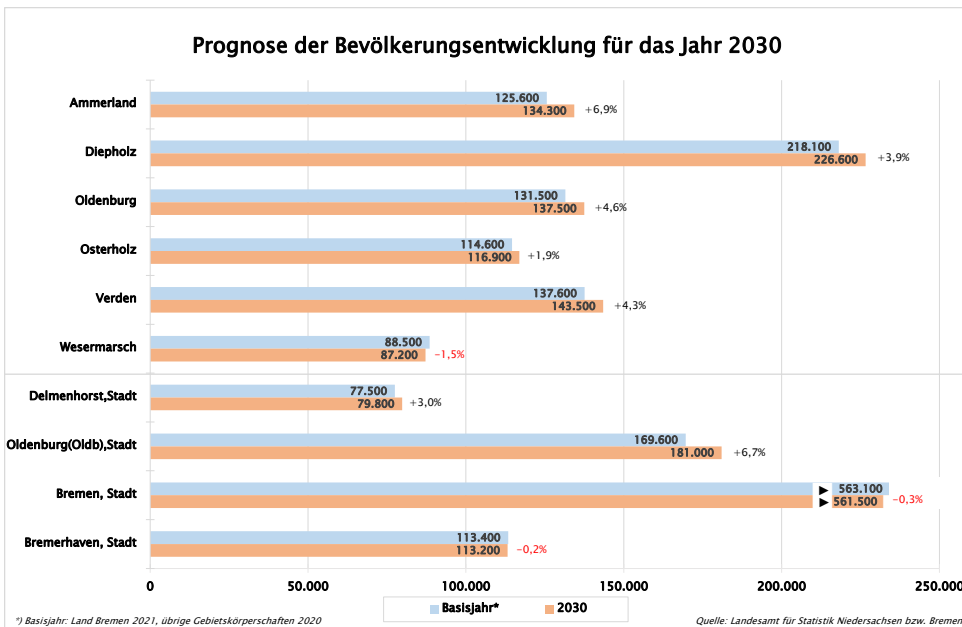


Abb. B-21 Prognose der Bevölkerungsentwicklung für das Jahr 2030

B 3.2 Marktdurchdringung und mögliche Potentiale

Die Nutzung des ÖPNV durch die Bewohnenden der jeweiligen Gebietskörperschaften kann durch die Gegenüberstellung der Zahlenwerte Einwohnende und Fahrgäste dargestellt werden. Somit erhält man den Wert der sogenannten Marktdurchdringung und es werden vorhandene Fahrgastpotenziale ersichtlich.

Durch das dichtere Fahrplanangebot in den kreisfreien Städten erreicht die Marktdurchdringung hier naturgemäß einen höheren Wert als in den Landkreisen. Allerdings gibt es auch innerhalb der Gruppe der kreisfreien Städte große Unterschiede; hier spielen Faktoren wie z. B. die PKW- und Fahrradnutzung, die wiederum von der Größe der Kommune und der Stadtstruktur beeinflusst wird, eine weitere wichtige Rolle. Auch die Möglichkeit verschiedene Infrastruktureinrichtungen zu Fuß erreichen zu können, sollte als Einflussfaktor nicht unterschätzt werden.

Während also im Binnenverkehr der Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg in 2019 Werte von fast 0,1 bis etwas über 0,6 erreicht wurden, liegen die Werte im Binnenverkehr der Landkreise mit 0,01 bis 0,05 erheblich darunter; hier gibt es also noch erhebliches Potential, das durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot für die Steigerung der Fahrgastzahlen genutzt werden kann.

Abbildung B3-22 gibt eine Übersicht, wie viele Bewohner und Bewohnerinnen der jeweiligen Gebietskörperschaft in den Jahren 2015 und 2019 den ÖPNV im Binnenverkehr statistisch gesehen genutzt haben. Den stärksten prozentualen Zuwachs konnte demnach die Stadt Oldenburg mit 6 % erreichen. Auch in der Stadt Bremen stieg der Wert um 3 %, während sich in Bremerhaven keine Änderung ergab.

In der Gruppe der Landkreise ist vor allem Verden hervorzuheben; hier gab es einen Zuwachs von 3 %. Aber auch Osterholz konnte um 2 % zulegen.

Die Berücksichtigung der im Kapitel B 3.1 dargestellten Bevölkerungsprognose und der in Abbildung B-3 im Kapitel B 2.1.2 ausgewiesenen Bevölkerungszuwächse in der Altersgruppe 0 bis 5 Jahren führt hinsichtlich des zukünftigen Fahrgastaufkommens im Binnenverkehr zu der Schlussfolgerung, dass generell von einem Zuwachs oder zumindest von einer Stabilisierung auszugehen ist. Dies betrifft auch bzw. besonders den Schüler- und Schülerinnenverkehr der Bedienungsebene 3. Voraussetzung ist hierbei, dass die sonstigen, die Verkehrsnachfrage beeinflussenden Faktoren (z. B. Erhalt bzw. Ausbau des Verkehrsangebotes) diese demografischen Veränderungen flankieren.

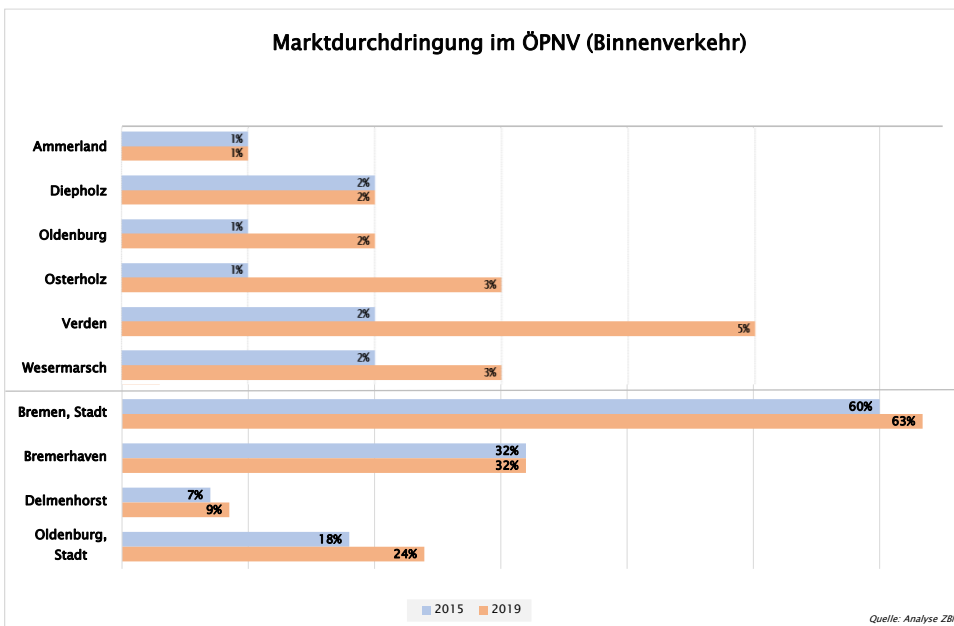


Abb. B-22 Marktdurchdringung im ÖPNV

B 4 Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastentwicklung

Nachdem Ende 2019 in China die ersten Fälle der neuartigen Lungenerkrankung Covid-19 auftraten, wurden auch in Deutschland ab März 2020 erste Fälle gemeldet. Die Folgen waren Kontakt-, Reise- und Ausgangsbeschränkungen. Viele Menschen verloren ihre Arbeit oder arbeiteten ab sofort im Homeoffice, Veranstaltungen wurden abgesagt und gastronomische Einrichtungen mussten schließen.

Dadurch sanken die Fahrgastzahlen im VBN im Laufe der Monate März und April 2020 um bis zu 68 % gegenüber den Vormonaten. Mit den ersten Lockerungsmaßnahmen Ende April 2020 stiegen die Fahrgastzahlen wieder leicht an, sanken aber bereits wieder ab Ende September durch das Erreichen immer neuer Höchststände bei den Neuinfektionen und durch die Verkündung eines Teil-Lockdowns Anfang November 2020.

Im Jahr 2021 steigerte sich die Nutzung des ÖPNV im VBN-Land bis Dezember wieder um 58 %, was im Vergleich mit dem Dezemberwert 2019 aber immer noch ein Minus von 28 % bedeutet.

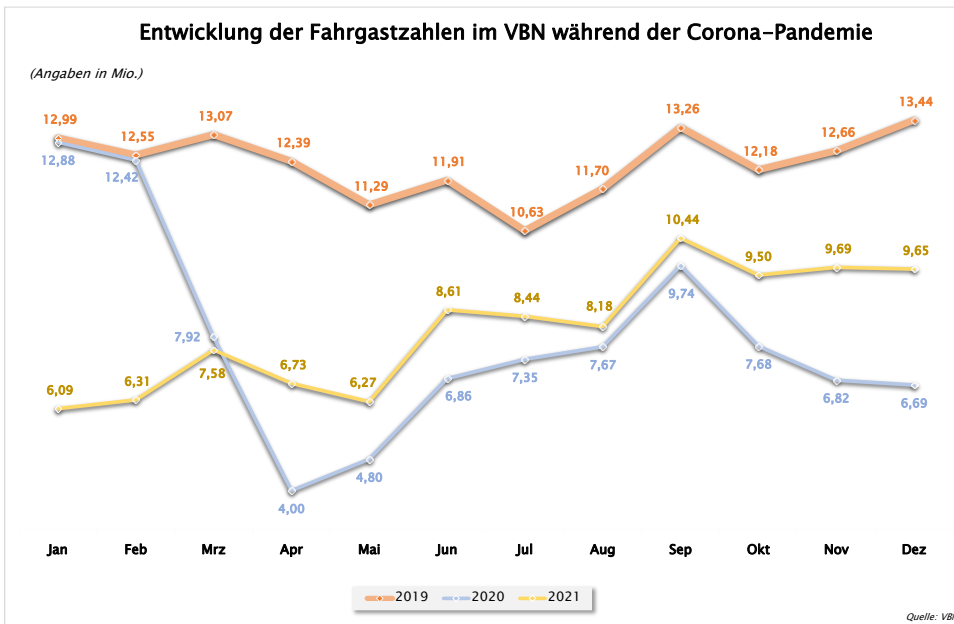


Abb. B-23 Entwicklung der Fahrgastzahlen im VBN während der Corona-Pandemie

Auf das Ausbleiben der Fahrgäste reagierten die Verkehrsunternehmen unterschiedlich. Teilweise wurde das Angebot von Montag bis Freitag auf einen Samstags- oder Ferienfahrplan reduziert (z. T. mit Verstärkerfahrten), teilweise wurde aber auch das normale Angebot weitergefahren. Des Weiteren kam es aufgrund von Personalproblemen bei einigen Verkehrsunternehmen zu Sonderfahrplänen mit reduziertem Angebot.

Das Ziel für die kommenden Monate und Jahre wird es sein, Fahrgäste, die durch die Pandemie dem ÖPNV den Rücken gekehrt haben, wieder zurückzugewinnen. Hier werden Maßnahmen, die im Teil C dieses Nahverkehrsplanes beschrieben sind, unterstützend wirken.