

Nahverkehrsplan Stadt Wilhelmshaven 2020 - 2024

**STADT
WILHELMS
HAVEN**



Nahverkehrsplan Stadt Wilhelmshaven 2020 - 2024

Herausgeber:

Stadt Wilhelmshaven
- Der Oberbürgermeister -
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
ÖPNV-Koordination
Rathausplatz 9
26382 Wilhelmshaven

Projektleitung:

Dipl.-Verwaltungswirt (FH) Thomas Springbrunn

Beschlossen vom Rat der Stadt Wilhelmshaven
am 18.12.2019

Bearbeitet durch:



MOBILE ZEITEN, Verkehrsplanung und-beratung
Inhaber Dipl.-Ing. Christoph Marquardt
Marie-Curie-Straße 1
26129 Oldenburg
Tel.: 0441/36 11 65 60
e-Mail: info@mobile-zeiten.net

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Christoph Marquardt
Daniel Janssen

Inhaltsverzeichnis

VERZEICHNISSE	I
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	I
TABELLENVERZEICHNIS	II
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	III
ANLAGEVERZEICHNIS	V
1 EINFÜHRUNG	1
2 GRUNDLAGEN	2
2.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN.....	2
2.1.1 <i>EU-Verordnung 1370/2007</i>	2
2.1.2 <i>Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs</i>	3
2.1.3 <i>Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</i>	3
2.1.4 <i>Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)</i>	4
2.1.5 <i>Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)</i>	4
2.2 ÜBERGEORDNETE ZIELE DER LANDESPLANUNG.....	5
2.2.1 <i>Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen</i>	5
2.2.2 <i>Regionales Raumordnungsprogramm Wilhelmshaven</i>	6
2.2.3 <i>Nahverkehrsplan 2014</i>	6
2.3 FINANZIERUNG	7
2.4 ORGANISATIONSSTRUKTUR	7
2.4.1 <i>Organisation auf Seiten des Aufgabenträgers</i>	7
2.4.2 <i>Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade</i>	8
2.4.3 <i>Organisation auf Seiten der Verkehrsunternehmen</i>	8
2.5 ÖFFENTLICHER DIENSTLEISTUNGS-AUFTRAG	8
2.6 LINIENBÜNDELUNG	9
3 BESTANDSAUFNAHME: SOZIOÖKONOMISCHE BEREICHE	9
3.1 RAUMSTRUKTUR.....	9
<i>Geographische Lage</i>	9
3.1.1 <i>Raumordnung und Raumstruktur</i>	10
3.1.3 <i>Administrative Gliederung und Verwaltung</i>	10
3.2 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR.....	12
3.2.1 <i>Einwohnerzahl</i>	12
3.2.2 <i>Bevölkerungsdichte</i>	14
3.2.3 <i>Motorisierungsgrad</i>	16
3.2.4 <i>Modal Split</i>	18
3.3 BILDUNGSEINRICHTUNGEN UND EINRICHTUNGEN VON RELEVANZ	20
3.3.1 <i>Schulen und Ausbildungsstandorte</i>	21
3.3.2 <i>Hochschulstandorte</i>	22
3.3.3 <i>Medizinische und Pflege-Einrichtungen</i>	23
3.4 WIRTSCHAFT.....	23
3.4.1 <i>Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte</i>	23
3.4.2 <i>Bundeswehrstandorte</i>	26
3.4.3 <i>Gewerbe- und Industriegebiete</i>	26
3.4.4 <i>Behördenstandorte</i>	26

3.4.5	<i>Bedeutende Beschäftigungsstandorte</i>	27
3.5	FREIZEIT UND TOURISMUS.....	28
3.5.1	<i>Einzelhandelsstandorte</i>	29
3.5.2	<i>Kulturelle Einrichtungen</i>	30
3.5.3	<i>Sporteinrichtungen</i>	30
3.6	VERKEHRSINFRASTRUKTUR.....	31
3.6.1	<i>Straßennetz</i>	31
3.6.2	<i>Radwegnetz</i>	31
3.6.3	<i>Schienennetz</i>	32
3.6.4	<i>Vorhandene weiterführende Verkehrsanlagen</i>	32
3.6.4.1	Wasserstraßen und Häfen.....	32
3.6.4.2	Flughäfen.....	32
3.6.4.3	Güterverkehrszentren.....	32
3.7	VERKEHRSNACHFRAGE.....	33
3.7.1	<i>Berufsverkehr</i>	33
3.7.2	<i>Ausbildungsverkehr</i>	35
3.7.3	<i>Freizeitverkehr</i>	35
3.7.4	<i>Einkaufs- und Besorgungsverkehr</i>	35
3.8	EINWOHNERENTWICKLUNG.....	36
3.9	FAZIT.....	37
4	BESTANDSAUFNAHME: ÖPNV	39
4.1	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR.....	40
4.2	STADTBUSVERKEHR.....	44
4.2.1	<i>Erschließung</i>	45
4.2.2	<i>Verbindung</i>	47
4.2.3	<i>Bedienung</i>	48
4.2.4	<i>Verknüpfung</i>	50
4.3	REGIONALBUSVERKEHR.....	52
4.4	SCHÜLERBEFÖRDERUNG.....	55
4.5	WEITERE MOBILITÄTSANGEBOTE.....	58
4.5.1	<i>Flexible Bedienungsformen</i>	58
4.5.2	<i>Carsharing</i>	58
4.5.3	<i>Multimodalität</i>	59
4.6	FAHRZEUGBESTAND.....	59
4.7	TARIF.....	59
4.7.1	<i>Tarifstruktur</i>	59
4.7.2	<i>Gegenwärtige Tariffhöhe</i>	60
4.7.3	<i>Angebote und Sondertarife</i>	61
4.8	KOMMUNIKATION UND INFORMATION.....	61
4.9	ÖPNV-NACHFRAGE.....	63
4.10	FAZIT.....	64
5	BEWERTUNG STATUS QUO UND AKTUELLE TENDENZEN	65
5.1	ANFORDERUNGEN DER NUTZERGRUPPEN DES ÖPNV.....	65
5.2	BEWERTUNG DES STADTBUSVERKEHRS.....	66
5.2.1	<i>Erschließungsqualität</i>	67
5.2.2	<i>Verbindungsqualität</i>	68
5.2.3	<i>Bedienungsqualität</i>	68
5.2.4	<i>Verknüpfungsqualität</i>	69

5.2.5	ÖPNV-Nachfrage.....	69
5.2.6	Tarif.....	70
5.2.7	Kommunikation und Information.....	71
5.3	SPNV	71
5.4	REGIONALBUSVERKEHR.....	72
5.5	AKTUELLE TENDENZEN UND NEUE ENTWICKLUNGEN.....	72
6	RAHMENKONZEPTION	75
6.1	GRUNDSÄTZE.....	75
6.2	ZIELKONZEPT	76
6.3	ALLGEMEINE MINDESTSTANDARDS	78
6.3.1	Barrierefreiheit.....	78
6.3.2	Ziel für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.....	79
6.3.3	Ziel für Sauberkeit	79
6.3.4	Haltestellenstandards	79
6.3.5	Fahrzeugstandards	81
6.3.6	Kundeninformation.....	83
6.3.7	Anforderung an das Fahrpersonal.....	84
6.3.8	Umweltstandards	85
6.3.9	Beschwerdemanagement	86
6.3.10	Technische Infrastruktur.....	86
6.4	KONZEPTION STADTBUSVERKEHR.....	87
6.4.1	Erschließung	88
6.4.2	Verbindung.....	91
6.4.3	Bedienung.....	91
6.4.4	Taktsystematik.....	93
6.4.5	Verknüpfung.....	93
6.5	STADT-/UMLAND-KONZEPT	93
6.6	TARIF.....	94
6.7	SCHÜLERBEFÖRDERUNG.....	94
6.7.1	Schülerbeförderung im ÖPNV.....	95
6.7.2	Schülerbeförderung in Sonderformen des ÖPNV.....	95
6.8	MULTIMODALITÄT	95
7	ORGANISATION UND FINANZIERUNG	97
7.1	LINIENBÜNDELUNG	97
7.2	ORGANISATIONSSTRUKTUR	97
7.3	FINANZMITTEL UND MAßNAHMENPLANUNG	98
	<i>Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)</i>	98
8	RESÜMEE	100

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung 2008 - 2018	13
Abbildung 2: Modal Split in Niedersachsen	18
Abbildung 3: Verteilung der Kindertagesstätten in Wilhelmshaven.....	22
Abbildung 4: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen	24
Abbildung 5: Behörden- und Bundeswehrstandorte	27
Abbildung 6: Elemente des Radverkehrsnetz in Kilometern	31
Abbildung 7: ÖPNV-Knotenpunkt Wilhelmshaven Hbf. im Bestand.....	42
Abbildung 8: ÖPNV-Knotenpunkt Wilhelmshaven Hbf. nach dem SPNV- Zielkonzept 2022+	44
Abbildung 9: Bedienungsqualität Stadtbus Mo-Fr	48
Abbildung 10: Bedienungsqualität Stadtbus Samstag	49
Abbildung 11: Bedienungsqualität Stadtbus Sonntag	49
Abbildung 12: Bedienungssachse Bismarckstraße (Fahrplan Mo-Fr an Schultagen)	54
Abbildung 13: Bedienungssachse Friedr.-Paffrath-Str. (Fahrplan Mo-Fr an Schultagen)	55
Abbildung 14: Linienbezogener Vergleich der prozentualen Anteile von Angebot und Nachfrage (Fahrten und Fahrgäste) im Stadtbusverkehr.....	64
Abbildung 15: Bewertung von ÖPNV-Angebot und Nachfrage im Bestand.....	70
Abbildung 16: Linienkonzept Jade-Weser-Port	88
Abbildung 17: Linienkonzept Rüstiersiel.....	89
Abbildung 18: Linienkonzept Himmelreich-Coldewei	90
Abbildung 19: Linienkonzept Wilhelmshaven Süd/Banter See/Südstrand	91
Abbildung 20: Schematische Darstellung Multimodalität und Intermodalität.....	95

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einwohnerzahlen (31.12.2018).....	12
Tabelle 2: Einwohnerdichte in Wilhelmshaven und der Nachbargemeinden.....	14
Tabelle 3: Differenzierte Einwohnerdichte.....	15
Tabelle 4: Entwicklung der Motorisierung in der Stadt Wilhelmshaven	16
Tabelle 5: Motorisierung je Stadtteil – Stand: 01.01.2019.....	17
Tabelle 6: Modal Split Daten in ausgewählten Städten in Niedersachsen.....	19
Tabelle 7: Definition der Regionstypen	20
Tabelle 8: Schülerverteilung an den Allgemeinbildenden Schulen.....	21
Tabelle 9: Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Wohnort)	25
Tabelle 10: Tourismuszahlen Wilhelmshaven 2018.....	29
Tabelle 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsorten.....	34
Tabelle 12: Aufteilung der anspruchsberechtigten Schüler der Allgemeinbildenden Schulen	57
Tabelle 13: Tarifübersicht.....	60
Tabelle 14: Haltestellenstandards	81

Abkürzungsverzeichnis

A

Abs.	Absatz, Absatz
AG	Aktionengesellschaft, Altersgruppe

B

BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
BTW	Bulk Terminal Wilhelmshaven
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise

E

EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EFA	Elektronischen Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen
Ew.	Einwohner

F

FGV	freigestellter Schülerverkehr
-----	-------------------------------

G

gem.	gemäß
Gem.	Gemeinde
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVZ	Güterverkehrszentrum

I

i. V. m.	in Verbindung mit
----------	-------------------

K

Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KOM	Kraftomnibus

L

LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm
LROP-VO	Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen
LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen

M

MIV	Motorisierter Individualverkehr
-----	---------------------------------

N

NMELV	Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NROG	Niedersächsisches Raumordnungsgesetz
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz

O

öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

P

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pers	Personen
PKW	Personenkraftwagen

R

RBL	rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen
ROG	Raumordnungsgesetz
RROP	Regionale Raumordnungsprogramm

S

S. Seite	
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVB	sozialversicherte Beschäftigte
SWV	Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH

U

U18	unter 18 Jahre
Ü65	über 65 Jahre
UVG	Umschlaganlage Voslapper Groden

V

VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen GbR
VWG	Verkehr und Wasser GmbH

Z

z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen

Anlageverzeichnis

- Anlage 1. Stadtteile **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 2. Einteilung des Stadtgebietes in Zonen. **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 3. Bevölkerung in Wilhelmshaven verteilt nach Altersgruppen und Geschlecht
..... **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 4. Bevölkerungsstand: 6 – 18-Jährige **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 5. Bevölkerungsstand: 65+ **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 6. Bevölkerungsprognose 2012 - 2030 **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 7. Haltestellenübersichtskarte: Stadt- und Regionalbus..... **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 8. Übersicht ÖPNV im Bestand nach Konzessionslaufzeiten. **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 9. Verlauf der Stadtbuslinien **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 10. Verlauf der Regionalbuslinien **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 11. Haltestellenisochronen für den Stadtbus **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 12. Haltestellenisochronen für den Regionalbus..... **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 13. Verteilung der Schulstandorte im Stadtgebiet **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 14. Anzahl der Gewerbe- und Industriegebiete..... **Fehler! Textmarke nicht definiert.**
- Anlage 15. Grundanforderungen an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht verschiedener Nutzergruppen **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

1 Einführung

Als Rahmenplanung für den Zeitraum der nächsten fünf Jahre gibt der Nahverkehrsplan (NVP) die strategische Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben wird der NVP durch den zuständigen Aufgabenträger erstellt. Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV auf ihrem Gebiet ist die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven. Die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Aufgabenträger. Aufgrund seiner Bedeutung für die Stadt wird der SPNV nachrichtlich mit aufgenommen und bei der konzeptionellen Weiterentwicklung des ÖPNV entsprechend berücksichtigt.

Die formale Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2020. Inhaltlich geht diese neue verkehrliche Rahmenplanung über die des vorherigen NVPs hinaus. Sowohl beim Umfang, als auch bei der Bearbeitungstiefe wird eine umfassende Maßnahmenplanung vorgenommen, die über die reine Fortschreibung hinausgeht. Dennoch soll auf dem letzten Nahverkehrsplan aufgebaut werden, um eine Kontinuität sicherstellen zu können.

Die strukturellen, gesellschaftlichen und technischen Veränderungen machen eine gründliche Neuorientierung erforderlich, die die Bereiche Verkehr, Raumstruktur, Umwelt, Nutzerverhalten und Recht berücksichtigt.

Im Kapitel 2 werden zunächst die Grundlagen ermittelt, die als Basis für den NVP zugrunde gelegt werden müssen. Die Bestandsaufnahme wird in den Kapiteln 0 und 4 vorgenommen. Während in Kapitel 3 die sozioökonomischen Bereiche Berücksichtigung finden und auf die Einflussfaktoren aus den verwandten Themenfeldern eingehen, wird in Kapitel 4 der Bestand des ÖPNV erfasst. In Kapitel 5 erfolgt dann die Bewertung der zuvor ausgewerteten Daten und Informationen. Die Rahmenkonzeption in Kapitel 6 beinhaltet eine strategische Grobplanung für den zukünftigen ÖPNV. Die Organisation und Finanzierung des ÖPNV wird in Kapitel 7 beschrieben, bevor im Resümee (Kapitel 8) ein Fazit des gesamten Nahverkehrsplans gezogen wird.

2 Grundlagen

Die sozioökonomischen Rahmenbedingungen, das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und die rechtlichen Grundlagen bieten eine gute Gelegenheit, das ÖPNV-System in der Stadt Wilhelmshaven langfristig zu überplanen. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans soll eine Basis hierfür geschaffen werden. Es ist beabsichtigt, Ziele zu definieren, die entsprechend der gegebenen Möglichkeiten erreicht werden sollen. Erste Maßnahmen werden im Rahmen eines Stufenkonzeptes vorgeschlagen, um die aktuellen Erfordernisse anzupassen und für die Zukunft eine solide Grundlage für den Nahverkehr zu schaffen.

Es ist erforderlich, geeignete Strukturen aufzubauen, um den ÖPNV attraktiver zu machen. Die in diesem Nahverkehrsplan angestrebten Angebote orientieren sich an den vorhandenen und zukünftigen Daten. Die gründlich erfassten Informationen sollen als Basis für die dann folgenden Planungen genutzt werden.

2.1 Gesetzliche Grundlagen

2.1.1 EU-Verordnung 1370/2007

Für die Gestaltung des ÖPNV stellt die seit dem 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/2007 die Grundlage dar. Diese europäische Gesetzgebung enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich damit gegen nationale Rechtsnormen durch.

Sie ermöglicht die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber“. Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich: „Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte. Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“¹

¹ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 1, Absatz 1

2.1.2 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr maßgeblich. Zuständig sind dabei die nach

Landesrecht bestimmten Stellen. Die ausreichende Verkehrsbedienung und die Stärkung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsbedienung werden hier festgelegt.

2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Der Gesetzgeber der Bundesrepublik Deutschland hat den auf europäischer Ebene veränderten Rechtsrahmen zum Anlass genommen, um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zum 20. Juli 2017 zu novellieren. Insbesondere die in § 8 III PBefG getroffenen Regelungen zur ausreichenden Verkehrsbedienung sind für die Erstellung des Nahverkehrsplanes relevant:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...)“²

Mit dem Nahverkehrsplan wird damit der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in dem jeweiligen Regionalbereich vorgegeben. Die Bundesländer entscheiden über die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen und die Festlegung der Aufgabenträger des ÖPNV.

In der Novellierung des PBefG wurde der grundsätzliche Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre beibehalten und die Befugnisse der zuständigen Behörden zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung festgelegt. Dabei

² Personenbeförderungsgesetz (PBefG): § 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr (3). zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 G v. 20.7.2017 | 2808

sind Festlegungen aus den Nahverkehrsplänen im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

2.1.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Mit dem NNVG verfügt das Land Niedersachsen über das entscheidende ÖPNV-Gesetz, das die allgemeinen Grundsätze und Ziele für den ÖPNV im Land beschreibt. Hier werden Ziele festgelegt, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu beachten sind. Die Zuständigkeiten und Finanzierungsmodalitäten im ÖPNV werden dabei auf Landesebene festgelegt.

Das Gesetz definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr liegt hierbei beim Land (das dafür die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH einsetzt), während die Landkreise und kreisfreien Städte für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) verantwortlich sind. Ausgenommen von dieser Zuordnung sind in Niedersachsen nur die Region Hannover sowie der Regionalverband Großraum Braunschweig, die für den gesamten ÖPNV in ihrem jeweiligen Verbandsgebiet verantwortlich sind. Die Pflicht zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist im NNVG in § 6 festgelegt worden.

Der Aufgabenträger hat sich bei der Erstellung des Nahverkehrsplans inhaltlich mit den benachbarten Aufgabenträgern und der LNVG abzustimmen.

Die Stadt Wilhelmshaven als kreisfreie Stadt und ÖPNV-Aufgabenträger hat im Jahre 1998 erstmalig einen Nahverkehrsplan aufgestellt. Dessen Laufzeit wurde in einer Ratssitzung 2006 bis zum Jahresende 2007 fortgeschrieben. Im Jahr 2008 erfolgte eine weitere Fortschreibung. Nach weiteren fünf Jahren wurde der 3. Nahverkehrsplan verabschiedet, der eine Gültigkeit von 2014 bis 2019 hat.

2.1.5 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem NNVG sind im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)³ Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt worden.

Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG vom 27.04.2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Barrierefreiheit ist in § 4 BGG wie folgt definiert worden: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände,

³ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 01.05.2002.

Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Aufgrund der gestiegenen Bedeutung barrierefreier Anlagen und Einrichtungen, einer zunehmenden Alterung der Gesellschaft, einer steigenden Anzahl Hochbetagter bzw. Menschen mit körperlichen Einschränkungen, wird die Thematik in der Konzeption des Nahverkehrsplans gesondert aufgegriffen. Die Verbände behinderter Menschen sind entsprechend zu beteiligen.

2.2 Übergeordnete Ziele der Landesplanung

Die Gestaltung des ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven orientiert sich an den Vorgaben der Landesplanung und versucht, die dort getroffenen Grundsätze und Zielsetzungen zu berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan sind die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten der Stadt sind grundsätzlich mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen. Die Ziele der Landesplanung für die Stadt Wilhelmshaven orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP). Im Jahre 2017 hat das Kabinett die Aktualisierung des LROP beschlossen.

2.2.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2017⁴ ist in Kapitel 2.1 unter 02 folgender Grundsatz zur Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur festgeschrieben:

- Kapitel 2.1 unter 02: „Die Erreichbarkeit und Vernetzung der Umsteigebahnhöfe soll verbessert werden. Sie sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sein.“

Darüber hinaus werden folgende, allgemeine Ziele für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV, Schienennah- und -fernverkehr) im Untersuchungsgebiet formuliert:

- Kapitel 4.1.2 unter 04: „Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken - (...) - Wilhelmshaven–Oldenburg (Oldenburg)–Bremen - (...) - zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Hauptstrecke festgelegt.“
Der Ausbau der Strecke Wilhelmshaven–Oldenburg (Oldenburg)–Bremen ist im Hinblick auf die Realisierung des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven

⁴ Landes-Raumordnungsprogramm (LROP-VO) 2017

und die hafenwirtschaftliche Entwicklung zwingend erforderlich und daher vordringlich umzusetzen.

- Kapitel 4.1.2 unter 05: „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.“
- Kapitel 4.1.2 unter 07: „Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.“

2.2.2 Regionales Raumordnungsprogramm Wilhelmshaven

Ein Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) ist der Raumordnungsplan, der für einen regionalen Teilraum des Landes Niedersachsen (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 Raumordnungsgesetz - ROG, § 1 Abs. 2 Nr. 4 Niedersächsisches Raumordnungsgesetz - NROG) aufgestellt wird. Neben den Landkreisen sind die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) Träger der Regionalplanung. Die kreisfreien Städte des Landes außerhalb der Region Hannover und des Regionalverbands (Emden, Wilhelmshaven, Osnabrück, Oldenburg, Delmenhorst), sowie die Stadt Göttingen sind ebenfalls Träger der Regionalplanung. Die kreisfreien Städte können von der Aufstellung eines RROP absehen (§ 5 Abs. 2 NROG) und auf eine regionalplanerische Steuerung neben dem Flächennutzungsplan verzichten.

Bislang hat die Stadt Wilhelmshaven auf das Erstellen eines RROP verzichtet.

2.2.3 Nahverkehrsplan 2014

Der Nahverkehrsplan der Stadt Wilhelmshaven aus dem Jahr 2014 (NVP 2014) enthält eine Bestandsanalyse des Angebots, der Fahrzeuge und der Infrastruktur. Außerdem wird ein Überblick über die Tarifstruktur sowie die bestehenden Fahrgastinformationen hergestellt. Eine Darstellung der Liniennetzstruktur und wichtiger Verknüpfungspunkte komplettieren die Bestandsaufnahme der Fortschreibung.

In den einzelnen Unterkapiteln des Kapitels 3 „Ziele und Maßnahmen zur Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV“ sind allgemeine Handlungsziele und angestrebte Standards zu folgenden Angebotsaspekten des öffentlichen Perso-

nennungsverkehr dargestellt: Aussagen werden zu den Themen Liniennetz, Verknüpfungspunkte im ÖPNV, Fahrplanangebot, Vernetzung von ÖPNV und Tourismus, Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und Marketing getroffen.

Eine Bilanzierung der zwischenzeitlich erfolgten konkreten Umsetzungen von Maßnahmen ist allerdings nicht möglich, da die ausformulierten Handlungsoptionen zwar allgemeine Ziele, aber keine konkreten Maßnahmen mit Umsetzungsbezug darstellen.

2.3 Finanzierung

Die Verkehrsunternehmen finanzieren den straßengebundenen ÖPNV aus den im Folgenden genannten Quellen:

- Fahrgeldeinnahmen aus den von der Stadt Wilhelmshaven bestellten Schülersammelzeitkarten.
- Fahrgeldeinnahmen aus den Beförderungsentgelten (freier Verkauf).
- Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im ÖPNV.
- Zahlungen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA). Vereinbarung zwischen der Stadt Wilhelmshaven und der städtischen Tochtergesellschaft Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH
- Ausgleichszahlungen nach § 7a NNVG für den Ausbildungsverkehr
- Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (z. B. Niederflurtechnik etc.).

2.4 Organisationsstruktur

2.4.1 Organisation auf Seiten des Aufgabenträgers

Nach § 4 Abs. 1 NNVG sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den übrigen straßengebundenen ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Seit 1996 sind die Landkreise und kreisfreien Städte demnach für die „Sicherung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im öffentlichen Personennahverkehr“ zuständig.

Bei der Durchführung der operativen Aufgaben bedient sich die Stadt der Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH.

2.4.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Im Jahre 1997 wurde die „Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade“ als Verbund der Aufgabenträger in der Region Ems-Jade gegründet. Die Gesellschafter sind die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven.

Ziele hierbei waren insbesondere die Entwicklung, der Aufbau und die Sicherung eines verbundweiten ÖPNV-Angebotes und die Koordination der Landkreisgrenzen übergreifenden Verkehre und Tarife. Darüber hinaus gehört auch die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen gegenüber den Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV, dem Bund, dem Land, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), der DB AG und anderen in der Region tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den zuständigen Infrastrukturgeellschaften zur Zielsetzung.

2.4.3 Organisation auf Seiten der Verkehrsunternehmen

Der ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven wird von vier Unternehmen durchgeführt. Neben dem Stadt- und Schulbusverkehr gibt es drei Unternehmen, die im Regionalbusverkehr tätig sind.

Busverkehr Stadt Wilhelmshaven

- Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH (Sitz in Wilhelmshaven)
- Fass-Reisen (Sitz in Wilhelmshaven)
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (Sitz in Bremen)
- Bruns Omnibusverkehr GmbH (Sitz in Varel)

2.5 Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

„Die Stadt Wilhelmshaven als Aufgabenträger hat auf der Grundlage des Beschlusses des Rates vom 17.06.2015 die Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH (SWV) durch Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) mit der Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr des Linienbündels Stadtverkehr Wilhelmshaven betraut. Die Betrauung und die gemeinwirtschaftliche Konzessionierung erfolgten für 10 Jahre, beginnend am 01.01.2016 bis zum 31.12.2025.“⁵

⁵ Veröffentlichung der Stadt Wilhelmshaven gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 als Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): Berichterstattung für das Jahr 2018. 05.04.2019

2.6 Linienbündelung

Die Zulässigkeit der Linienbündelung richtet sich nach § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 Abs. 3, soweit die Zielsetzung des § 8 PBefG es erfordert.

Sowohl der Stadtbus- als auch der Schulbusverkehr werden innerhalb eines Linienbündels zusammengefasst.

Eine derartige Linienbündelung verbessert die wirtschaftlichen Verkehrsbedingungen durch mehr Spielräume und durch das Schaffen von Synergieeffekten bzgl. der Umlauf- und Dienstplanung, beim Fahrzeugeinsatz und der Disposition der Reservefahrzeuge. Zudem wird der Koordinierungsaufwand bei der Aufstellung und Abstimmung einzelner Linienfahrpläne vermieden. Dies schließt die Planung und anschließende Sicherung von Anschlussverbindungen zwischen den Linien nicht nur bei Verspätungen und Störungen sowie die Kommunikation des Betriebspersonals diesbezüglich ein. Die Fahrgäste profitieren zudem von einer höheren Transparenz durch einen einheitlichen Marktauftritt bezüglich Funktionalität, Design und Image. Dies betrifft auch das einheitliche Erscheinungsbild von Fahrzeugen, Haltestellenausstattung und Informationsmedien. Darüber hinaus unterstützt die Organisation in Linienbündeln die Leistungserbringung von Qualitätsstandards.

3 Bestandsaufnahme: Sozioökonomische Bereiche

3.1 Raumstruktur

3.1.1 Geographische Lage

Die Stadt Wilhelmshaven liegt im Nordosten des Bundeslandes Niedersachsen an der Nordwestküste des Jadebusens. Das Stadtgebiet liegt im östlichen Teil der ostfriesischen Halbinsel zwischen Dollart und Jadebusen.

Die geographische Lage der kreisfreien Stadt zeichnet sich durch eine Nord-Süd-Ausdehnung von 15,5 km und eine Ost-West-Ausdehnung von 9,3 km aus.

Im Norden grenzt Wilhelmshaven an die Gemeinde Wangerland, im Westen an die Gemeinde Sande und die Stadt Schortens. Alle drei Nachbargemeinden gehören zum Landkreis Friesland. Im Osten und Süden grenzt Wilhelmshaven an die Nordsee. Mit einer Fläche von 107,07 km²⁶ ist die Stadt Wilhelmshaven eine der kleinsten Gebietskörperschaften in Niedersachsen.

Die Stadt Wilhelmshaven gehört der Planungsgemeinschaft Weser-Ems mit der Region Wilhelmshaven an. Zudem gehört die Stadt seit 2006 zur Metropolregion Bremen/Oldenburg.

Wilhelmshaven setzt sich aus 5 Stadtbereichen zusammen, die in 24 Stadtteile untergliedert sind.

⁶ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100001G. Stand 31.12.2017

Laut LROP hat Wilhelmshaven den Status eines Oberzentrums, wobei sich das nächstgelegene Oberzentrum in Oldenburg befindet. Die nächstgelegenen Mittelzentren sind die Städte Varel und Jever.

3.1.2 Raumordnung und Raumstruktur

Entsprechend der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP-VO) – letzte Aktualisierung 2017 – gilt als Grundsatz für die Entwicklung der Siedlungsstruktur, dass Wilhelmshaven als Vorranggebiet durch hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen gekennzeichnet ist. Dabei sind im Bereich des neuen Tiefwasserhafens ausreichend Flächen für die Hafenwirtschaft zu sichern und zu entwickeln.

Der für das Land Niedersachsen wichtige Der Logistikknoten Wilhelmshaven hat für das gesamte Bundesland Niedersachsen eine starke Bedeutung. Zudem ist Wilhelmshaven als vorrangiges Güterverkehrszentrum bestimmt worden, in dem Standorte sicherzustellen sind, die sich für die Ansiedlung der Logistikwirtschaft und die Abwicklung des Güterverkehrs eignen.

Ebenfalls zählt Wilhelmshaven zu den landesbedeutsamen Seehäfen, wobei der Tiefwasserhafen und die hafenaffinen Logistikflächen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln sind.

Daneben ist die Stadt sowohl Vorranggebiet für das Großkraftwerk als auch Eigenschaftsgebiet für die Windenergienutzung.

3.1.3 Administrative Gliederung und Verwaltung

Wilhelmshaven setzt sich aus 5 Stadtbereichen zusammen, die in 24 Stadtteile und 64 Stadtviertel aufgeteilt sind.

Dabei kommt es zur folgenden strukturellen Gliederung:

Stadt

Wilhelmshaven

Stadtbereiche mit 24 Stadtteilen

Stadtbereich Süd: Innenhafen, Innenstadt, Bant, Ebkeriege

Stadtbereich Mitte: Heppens, Siebethsburg, Rüstringer Stadtpark, Neuengroden,

Altengroden, Rüstiersiel

Stadtbereich West: Neuende, Schaar, Aldenburg, Maadebogen, Langewerth

Stadtbereich Nord: Himmelreich Coldewei, Fedderwardergroden, Voslapp, Fedderwarden, Sengwarden

Stadtbereich Ost: Heppenser Groden, Rüstiersiel Groden, Voslapper Groden, JadeWeserPort

Stadtteile mit 64 Stadtvierteln

Innenhafen:	Schleuseninsel, Nordhafen, Arsenalhafen, Großer Hafen, Banter See, Bordum
Innenstadt:	Südstadt, City, Kurpark, Rathausviertel
Bant:	Bant, Hansaviertel, Jadeviertel
Ebkeriege:	Ebkeriege, Junkerei, Große Belt
Heppens:	Inselviertel, Alt-Heppens, Tonnendeich, Heppenser Deich, Pädagogenviertel, Villenviertel
Siebethsburg:	Siebethsburg
Rüstringer Stadtpark:	Sportforum, Rüstringer Stadtpark
Neuengroden:	kein
Altengroden:	Altengroden Nord, Altengroden Süd, Altengroden Ost, Altengroden West
Rüstersiel:	kein
Neuende:	Neuende, Europaviertel
Schaar:	Schaar, Maadetal-Nord, Maadetal-Mitte, Schaardeich, Potenburg
Aldenburg:	Wiesenhof, Stadtparkkolonie, Aldenburg, Fort Schaar
Maadebogen:	kein
Langewerth:	Heiligengroden/Rundum, Langewerth
Himmelreich/ Coldewei:	Himmelreich, Coldewei
Fedderwardergroden:	kein
Voslapp:	kein
Fedderwarden:	Schilldeich, Fedderwarden
Sengwarden:	Breddwarden, Utters, Bohnenburg, Sengwarden
Heppenser Groden:	kein
Rüstersieler Groden:	Maadepolder, Rüstersieler Groden-Süd, Rüstersieler Groden-Nord, Geniusbank
Voslapper Groden:	Voslapper Groden-Süd, Voslapper Groden-Nord
JadeWeserPort:	Hafengroden, Containerterminal

Mit dem Grenzvertrag Sengwarden-Wilhelmshaven vom 5. November 1970 wurde die Eingemeindung zum 1. Juli 1972 beschlossen.

Zur genaueren Untersuchung des ÖPNV wird Wilhelmshaven zusätzlich in drei Zonen mit unterschiedlichem Siedlungs- und Strukturcharakter unterteilt: Kern-, Kernrand- und Außenzone. Eine detaillierte Betrachtung findet sich hierzu in Kapitel 4.2.1 Erschließung.

3.2 Bevölkerungsstruktur

Dadurch bedingt, dass ein Abgleich der Daten (Melderegister/Volkszählungsergebnisse/“amtliche“ Einwohnerzahl) untersagt ist, führen das Land Niedersachsen und die Stadt Wilhelms Haven unterschiedliche Statistiken. Weitgehend werden in diesem Nahverkehrsplan die Statistiken der Stadt Wilhelms Haven genutzt.

Wenn es um grenzüberschreitende oder vergleichende Statistiken sowie Prognosen geht, wird die Statistik des Landes Niedersachsens mitverwendet!

3.2.1 Einwohnerzahl

Zum 31.12.2018 hatte die Stadt Wilhelms Haven 79.218 Einwohner.⁷ Hiervon leben ca. 58 % in den Stadtteilen Innenstadt, Bant, Heppens und Fedderwardergroden. In sieben Stadtteile leben jeweils weniger als 1 % der Wilhelms Haverer Gesamtbevölkerung. Bei den restlichen Stadtteilen liegt der Einwohneranteil zwischen 1 % bis 6 %.

Stadtteil	Einwohner	Stadtteil	Einwohner	Stadtteil	Einwohner
Süd	23.895	Mitte	28.705	West	10.514
Innenhafen	565	Heppens	14.947	Neuende	2.185
Innenstadt	10.969	Siebethsburg	4.206	Schaar	2.375
Bant	11.856	Rüstringer Stadtpart	62	Aldenburg	3.939
Ebkeriege	505	Neuengroden	3.896	Maadebogen	1.553
		Altengroden	3.552	Langewerth	462
		Rüstersiel	2.042		
Nord	16.014			Süd	23.895
Himmelreich Coldewei	1.703	Ost	90	Mitte	28.705
Fedderwardergroden	8.155	Heppenser Groden	85	West	10.514
Voslapper Groden	3.216	Rüstersiel Groden	2	Nord	16.014
Fedderwarden	1.719	Voslapper Groden	3	Ost	90
Sengwarden	1.221	JadeWeserPort		Wilhelms Haven	79.218

Tabelle 1: Einwohnerzahlen (31.12.2018)⁸

Bei einem Betrachtungszeitraum von 2008 bis 2018 ergibt sich insgesamt ein geringer Rückgang der Bevölkerung von 1,37 %. Bis 2014 fiel die Bevölkerung um 2,59 % ab, bevor ab 2015 wieder ein leichter Wachstum einsetzte.⁹

⁷ Stadt Wilhelms Haven: Einwohnerstatistik kleinräumig. Ausgabe 2018

⁸ Stadt Wilhelms Haven: Tabelle C1.01 Stadtteil-Strukturen am 31.12.2018 (ausgewählte Merkmale)

⁹ Stadt Wilhelms Haven: Tabelle C5.50 Kleinräumige Einwohnerentwicklung im Zeitraum 2008 bis 2017 bzw. 2009 bis 2018

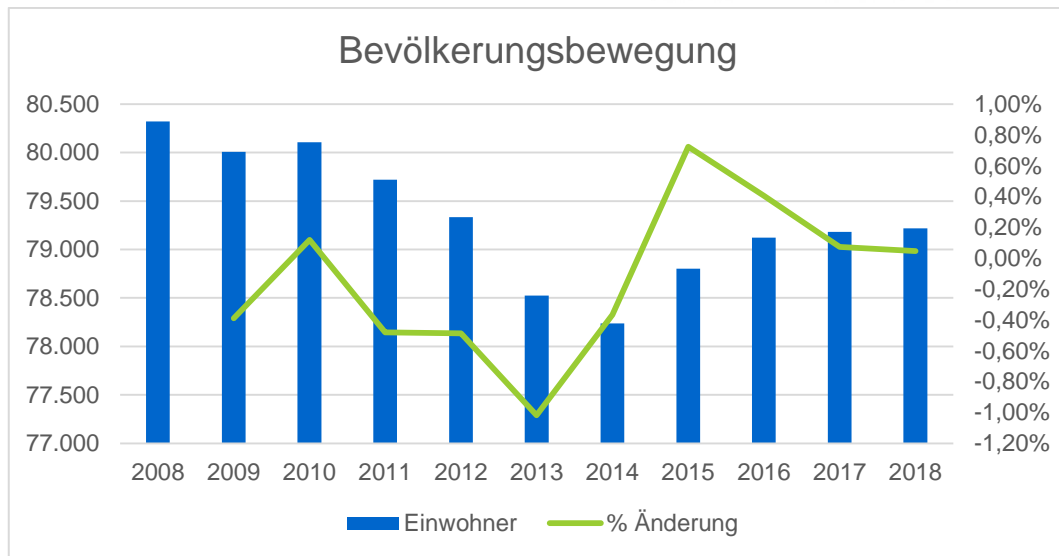


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung 2008 - 2018¹⁰

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung liegt bei 46,2 Jahren (männlich: 44,5 Jahre; weiblich: 47,9 Jahre).¹¹

Hieraus ergeben sich ein Jugendquotient (bis 20 Jahre je 100 Pers. der Altersgruppe (AG) 20-65) von 28,7 % und ein Altenquotient (ab 65-Jährige je 100 Pers. der AG 20-65) von 45,4 %. Zum Vergleich: Im Land Niedersachsen liegt der Jugendquotient bei 31,9 %, der Altenquotient bei 37,0 %.¹² Somit liegt Wilhelmshaven leicht unterm Landesdurchschnitt, was den Jugendquotient betrifft, aber deutlich über den Landesdurchschnitt, was den Altenquotient betrifft.

Bei Betrachtung der Altersgruppe 6 – 18 Jahre im Gesamtkontext, ist hier eine räumlich differenzierte Bevölkerungsstruktur festzustellen, die von 18,0 % in Schaar bis 8,0 % im Stadtteil Maadebogen reicht. Im Bereich 65+ erstreckt sich dieser von 37,4 % in Himmelreich Coldewei bis 15,2 % in Schaar.

Hier wird die stark ungleiche Verteilung in der Altersstruktur deutlich.

¹⁰ Stadt Wilhelmshaven: Tabelle C5.50 Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen (2009 bis 2018)

¹¹ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100003G

¹² Eigene Berechnungen gemäß Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100002G

3.2.2 Bevölkerungsdichte

Bei einer Bevölkerungszahl von 79.218 Einwohnern bei einer Größe von 107,07 km² ergibt für die Stadt Wilhelmshaven eine Bevölkerungsdichte von 739,87 Ew./km². Damit gehört die Stadt im niedersächsischen Vergleich zu den am dichtest besiedelten.

	Ew. (31.12.2018)	qkm	Ew./qkm
Stadt Wilhelmshaven	79.218	107,07	739,9
Stadt Schortens	20.329	68,80	297,2
Gemeinde Sande	8.835	44,92	196,7
Niedersachsen	7.982.448	47.709,50	167,3
Gem. Wangerland	9.190	176,19	52,2

Tabelle 2: Einwohnerdichte in Wilhelmshaven und der Nachbargemeinden^{13,14}

Innerhalb der Stadt Wilhelmshaven ist die Einwohnerdichte sehr divergent. Die Spanne der Einwohnerdichte reicht von 5.645,39 Ew./km² im Stadtteil Innenstadt bis zu 0,23 Ew./km² im Stadtteil Voslapper Groden. Auffällig dabei ist, dass Voslapper Groden gleichzeitig mit 13,15 km² der flächenmäßig zweitgrößte Stadtteil ist.

Neben dem Voslapper Groden hat auch der Rüstersieler Groden eine Einwohnerdichte unter 1 Ew./km². Die durch Eindeichung gewonnenen Groden dienen weitgehend als Standort für Industrieflächen und –anlagen, Landwirtschaft und Naturschutzgebiete.

Die höchsten Bevölkerungsdichten sind mit den Stadtteilen Innenstadt, Bant, Heppens, Siebethsburg und Neuende in den Stadtbereichen Süd, Mitte und West vorzufinden.

Stadtteil	Ew. (31.12.2018)	qkm	Ew./qkm
Innenhafen	565	9,066	62,32
Innenstadt	10.969	1,943	5645,39
Bant	11.856	2,347	5051,56
Ebkeriege	505	3,002	168,22
Heppens	14.947	3,507	4262,05
Siebethsburg	4.206	0,892	4715,25
Rüstringer Stadtpark	62	2,546	24,35
Neuengroden	3.896	2,104	1851,71
Altengroden	3.552	2,257	1573,77
Rüstersiel	2.042	1,866	1094,32

¹³ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100001G

¹⁴ Stadt Wilhelmshaven: Tabelle C7.01 Amtliche Einwohnerzahlen im kommunalen Vergleich

Neuende	2.185	0,519	4210,02
Schaar	2.375	1,286	1846,81
Aldenburg	3.939	1,478	2665,09
Maadebogen	1.553	0,913	1700,99
Langwerth	462	5,209	88,69
Himmelreich Colde- wei	1.703	1,086	1568,14
Fedderwardergroden	8.155	2,951	2763,47
Voslapp	3.216	1,873	1717,03
Fedderwarden	1.719	7,684	223,71
Sengwarden	1.221	25,517	47,85
Heppenser Groden	85	6,426	13,23
Rüstersieler Groden	2	5,894	0,34
Voslapper Groden	3	13,145	0,23
JadeWeserPort		3,522	
Wilhelmshaven	79.218	107,07	739,87

Tabelle 3: Differenzierte Einwohnerdichte¹⁵

¹⁵ Stadt Wilhelmshaven: Tabelle C1.01 Stadtteil-Strukturen am 31.12.2018 (ausgewählte Merkmale)

3.2.3 Motorisierungsgrad

Wie in Städten ähnlicher Größe stieg der Motorisierungsgrad in den letzten Jahren weiter an. Dabei ist auffällig, dass sich der Fahrzeugbestand überproportional zu den Einwohnerzahlen entwickelt hat.

In den Jahren 2014 bis 2019 erhöhte sich der gesamte Fahrzeugbestand von 43.684 auf 46.303 Kfz, was einem Wachstum von 6,0 % entspricht. Im Bereich der Pkws erhöhte sich der Bestand von 37.812 auf 39.896 Pkws. Dies entspricht einem Wachstum von 5,5 %. Die Bevölkerungszahlen sind im gleichen Zeitraum lediglich um 0,88 % gestiegen.

Jahr	Krafträder	PKW	LKW	Zugmaschinen	sonstige Kfz einschl. KOM	gesamt
2014	3.234	37.812	2.013	378	247	43.684
2015	3.257	38.086	2.031	358	242	43.974
2016	3.274	38.389	2.086	358	256	44.363
2017	3.298	39.040	2.155	363	267	45.123
2018	3.315	39.327	2.289	375	268	45.574
2019	3.345	39.896	2.416	376	270	46.303

Tabelle 4: Entwicklung der Motorisierung in der Stadt Wilhelmshaven¹⁶

Die Stadt Wilhelmshaven hat damit eine Pkw-Dichte von 50,36 % bei einer generellen Kfz-Dichte von 58,45%. Innerhalb der einzelnen Stadtteile liegen die Werte der Pkw-Dichte zwischen 119,82 % und 35,96 %. Die detaillierten Daten sind in Tabelle 5 dargestellt.

Im Vergleich hat das Bundesland Niedersachsen einen Motorisierungsgrad bzgl. Pkw von 59,48 %. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 56,73%.

Diesem Trend folgend ist davon auszugehen, dass ein weiterer Anstieg des Motorisierungsgrades eintreten wird.

¹⁶ Kraftfahrt-Bundesamt: Tabelle FZ3.1 Fahrzeugzulassungen (FZ) 2014-2019

Stadtteil	Krafträder	PKW	Nutzfahrzeuge	gesamt	Einwohner	Kfz-Dichte	PKW jeEinw.
Innenhafen	48	677	271	996	565	176,28%	1,20
Innenstadt	309	4.548	258	5.115	10.969	46,63%	0,41
Bant	334	4.263	429	5.026	11.856	42,39%	0,36
Ebkeriege	83	591	204	878	505	173,86%	1,17
Heppens	565	7.163	369	8.097	14.947	54,17%	0,48
Siebethsburg	149	1.872	32	2.053	4.206	48,81%	0,45
Rüstringer Stadtpark	5	33	4	42	62	67,74%	0,53
Neuengroden	216	2.142	91	2.449	3.896	62,86%	0,55
Altengroden	167	2.002	303	2.472	3.552	69,59%	0,56
Rüstersiel	132	1.448	92	1.672	2.042	81,88%	0,71
Neuende	62	1.142	13	1.217	2.185	55,70%	0,52
Schaar	119	1.511	49	1.679	2.375	70,69%	0,64
Aldenburger	156	2.141	59	2.356	3.939	59,81%	0,54
Maadebogen	113	1.131	21	1.265	1.553	81,46%	0,73
Langewerth	41	338	82	461	462	99,78%	0,73
Himmelreich Coldewei	85	1.115	24	1.224	1.703	71,87%	0,65
Fedderwardergroden	314	3.534	230	4.078	8.155	50,01%	0,43
Voslapp	209	1.969	96	2.274	3.216	70,71%	0,61
Fedderwarden	119	1.189	59	1.367	1.719	79,52%	0,69
Sengwarden	106	880	125	1.111	1.221	90,99%	0,72
Heppenser Groden				252	85		
Rüstersiel Groden				65	2		
Voslapper Groden				94	3		
JadeWeserPort				53			
Wilhelmshaven	3.345	39.896	3.062	46.303	79.218	58,45%	0,5

Tabelle 5: Motorisierung je Stadtteil – Stand: 01.01.2019¹⁷

Im Bereich der PKW-Dichte lässt sich eine enge Verknüpfung mehrerer Faktoren feststellen, die sich gegenseitig beeinflussen:

- Lage der Wohnstandorte
- Zugehörigkeit der Stadtteile zu den bisherigen Zonen (Kern-, Kernrand-, Außenzone)
- Innerhalb der Zonen die Entfernung zum Stadtzentrum
 - Auf der zweiten Ebene die Entfernung zum theoretischen Zentrum der Kernrandzone Rüstringer Stadtpark
- Einwohnerzahl
- Einwohnerdichte

Die dichtbevölkerten Stadtteile Bant und Innenstadt in der Kernzone weisen die geringste Pkw-Dichte auf. Die Stadtteile rund um den Rüstringer Stadtpark, die zudem in der Nähe der Kernzone sind, besitzen ebenfalls eine geringere PKW-Dichte. Die weiteren Stadtteile, um den Rüstringer Stadtpark haben eine leicht überdurchschnittlichere Dichte.

¹⁷ Stadt Wilhelmshaven: Tabelle L1.02 Kraftfahrzeug-Bestand je Stadtteil

Je weiter man sich von diesen beiden Bereichen entfernt, desto mehr steigt die PKW-Dichte.

Ausnahme ist der Stadtteil Fedderwardergroden, der aus der Reihe fällt und dennoch über eine unterdurchschnittliche Pkw-Dichte verfügt.

3.2.4 Modal Split

Zahlen in Bezug auf den Modal Split stehen für die Stadt Wilhelmshaven nicht zur Verfügung. Jedoch ist eine Herleitung aus den Daten der allgemeinen regionalstatistischen Raumtypen auf die Stadt Wilhelmshaven möglich.

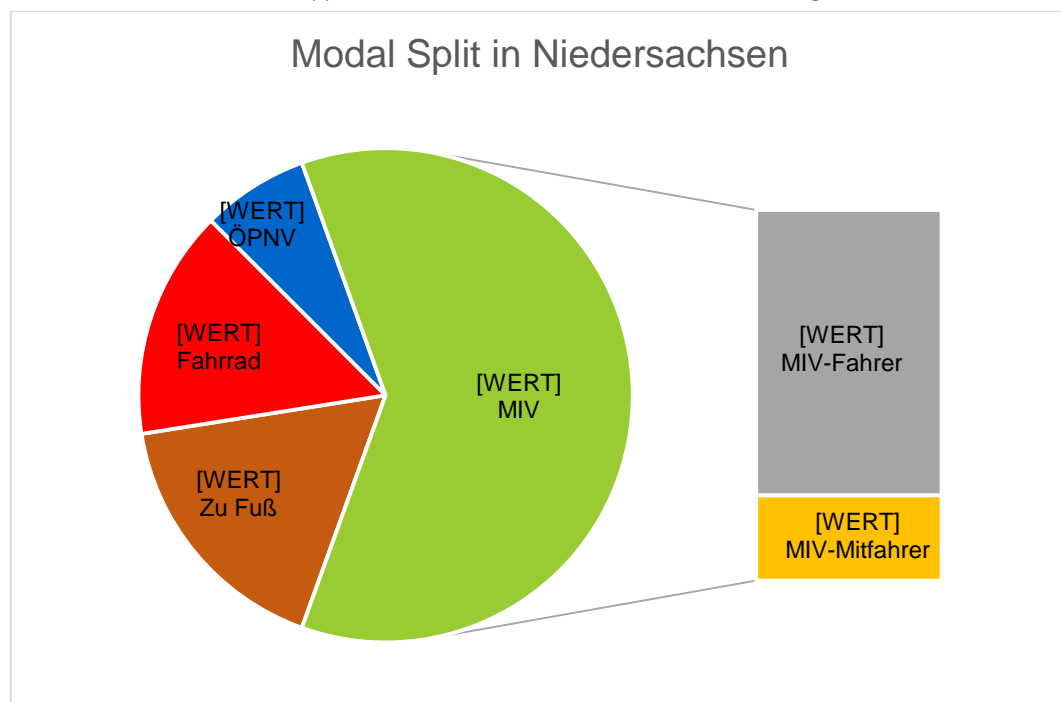


Abbildung 2: Modal Split in Niedersachsen¹⁸

Die Bundesländer und Gemeinden in Deutschland lassen sich entsprechend der laufenden Raubeobachtung des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung in verschiedene Raumtypen einteilen.¹⁹ Wilhelmshaven wird hierbei in den Raumtyp „Ländliche Regionen- periphere ländliche Region“ eingeordnet. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans erfolgt die Zuordnung nur an Hand der ÖPNV-relevanten Daten.

- Ländliche Region – zentrale Stadt: 7 % ÖPNV-Nutzung

Auffällig ist, dass der Grad der ÖPNV-Nutzung unmittelbar von den Faktoren Struktur und Lage beeinflusst wird. Je ländlicher und abgelegener der Ort im Raum liegt, desto geringer ist die ÖPNV-Nutzung.

¹⁸ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

¹⁹ BBSR: Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStar 17) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2018

Bei einer vom Niedersächsischem Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (NMELV) in Auftrag gegebenen Untersuchung aus dem Jahr 2010/11 wurden die zuständigen Aufgabenträger im Bundesland Niedersachsen zum Thema ÖPNV befragt. Bei einer Rücklaufquote von 96% antworteten 30 Landkreise, sechs kreisfreie Städte, die Region Hannover sowie der ZVSN und der ZVBN als beauftragte Aufgabenträger für drei (ZVSN) bzw. vier Landkreise (ZVBN).

Hierbei wurde auf eine erweiterte Differenzierung in 9 Kreistypen von 2009 zurückgegriffen. Wilhelmshaven zählt hierbei zu dem Kreistyp 6. Die Zahlen zur Einwohnerdichte stammen aus dem Jahr der Untersuchung.

Gemeinde	Einwohnerdichte	Regionstyp	ÖPNV
Stadt Gifhorn	392,7	Kreistyp 7	12%
Stadt Peine	405,2	Kreistyp 6	12%
Stadt Salzgitter	440,3	Kreistyp 5	15%
Stadt Emden	443,7	Kreistyp 6	4%
Region Hannover	482,9	Kreistyp 2	15%
Stadt Wolfsburg	592,4	Kreistyp 5	12%
Stadt Wolfenbüttel	657	Kreistyp 6	12%
Stadt Wilhelmshaven	740,6	Kreistyp 6	X
Stadt Braunschweig	1268,9	Kreistyp 5	14%
Stadt Osnabrück	1289,7	Kreistyp 5	16%

Tabelle 6: Modal Split Daten in ausgewählten Städten in Niedersachsen²⁰

	Regionsgrundtyp	Siedlungsstruktur	Kriterien
Agglomerationsräume	Kreistyp 1	Kernstädte	Kreisfreie Städte über 100.00 Einwohner
	Kreistyp 2	Hochverdichtete Kreise	Kreise mit einer Dichte über 300 Einwohner/km ²
	Kreistyp 3	Verdichtete Kreise	Kreise mit einer Dichte über 150 Einwohner/km ²
	Kreistyp 4	Ländliche Kreise	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km ²
Verstädterte Räume	Kreistyp 5	Kernstädte	Kreisfreie Städte über 100.000 Ein-

²⁰ Planungsbüro VIA eG: Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen; Ergebnisbericht. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung. 2012

			wohner
	Kreistyp 6	Verdichtete Kreise	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 150 Einwohner/km ²
	Kreistyp 7	Ländliche Kreise	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km ²
Ländliche Räume	Kreistyp 8	Ländliche Kreise höhere Dichte	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte über 100 Einwohner/km ²
	Kreistyp 9	Ländliche Kreise geringere Dichte	Kreise/Kreisregionen mit einer Dichte unter 100 Einwohner/km ²

Tabelle 7: Definition der Regionstypen²¹

Vergleicht man die Städte innerhalb der Kreistypen 5-7 ist hier bei Ausnahme der Stadt Emden eine reale ÖPNV-Nutzung von über 10 % vorhanden. Bei den Kernstädten mit über 100.000 Einwohnern ist die ÖPNV-Nutzung über 12 % angesiedelt. Anhand der Vergleichsdaten, Statistiken sowie Erfahrungswerten ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Nutzung in der Stadt Wilhelms Haven im Bereich 7 – 11 % liegt.

Selbstverständlich hat auch die Attraktivität des ÖPNV entscheidende Auswirkungen auf den Modal Split. So ist bei einem gut ausgebauten Stadtverkehr und einem generell guten Nahverkehrsangebot von einer stärkeren Nutzung auszugehen.

3.3 Bildungseinrichtungen und Einrichtungen von Relevanz

Die Erreichbarkeit der Schul- und Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet ist aufgrund seiner Bedeutung an der gesamten Verkehrsnachfrage ein wichtiges Kriterium bei der Betrachtung der ÖPNV-Qualität. Das Maß der Erschließung und die Anbindung der einzelnen Standorte sind von Relevanz, um das Angebot nutzbar zu machen.

²¹ BBSR: Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2009

3.3.1 Schulen und Ausbildungsstandorte

Wilhelmshaven verfügt über insgesamt 18 allgemeinbildende Schulen, davon 11 Grundschulen, mit annähernd 7.092 Schülern²² sowie eine Berufsschule mit 2 Standorten und 2.792 Schülern.²³

2007 gab es noch 31 allgemeinbildende Schulen, davon 19 Grundschulen. 6 Haupt- und Realschulen wurden nach und nach in 3 Oberschulen umgelagert.

Die Grundschulen verteilen sich über das Stadtgebiet weitgehend in der Kern- als auch der Kernrandzone, abgesehen von der Grundschule in Sengwarden. Im Stadtteil Bant existieren zwei Grundschulstandorte. Auch die anderen allgemeinbildende Schulformen und die Berufsschulen sind eher in zentraler Lage um das Stadtzentrum herum zu finden. Die Stadtteile Fedderwarden, Langewerth, Schaar, Ebkeriege, Himmelreich Coldewei und Neuengroden verfügen über keine eigenen Schulstandorte.

Schulform	Schulen	Klassen	Schüler
Grundschulen	11	124	2.352
Oberschule	3	78	1.632
Gymnasium	2	47	1.567
IGS	1	42	1.374
Förderschule	1	15	167
Insgesamt	18	306	7.092

Tabelle 8: Schülerverteilung an den Allgemeinbildenden Schulen²⁴

Neben den Schulen sind im Stadtgebiet insgesamt 35 Kindertagesstätten vorhanden. Diese sind kleinflächig über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Der räumliche Schwerpunkt ist auch hier in den innenstadtnahen Bereichen auszumachen. Alleine die Stadtteile Bant, Heppens, Innenstadt und Fedderwardergroden verfügen über 21 Standorte.

²² Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle K3001111

²³ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle K3050112

²⁴ Stadt Wilhelmshaven: Tabelle G1.01 Allgemeinbildende Schulen,

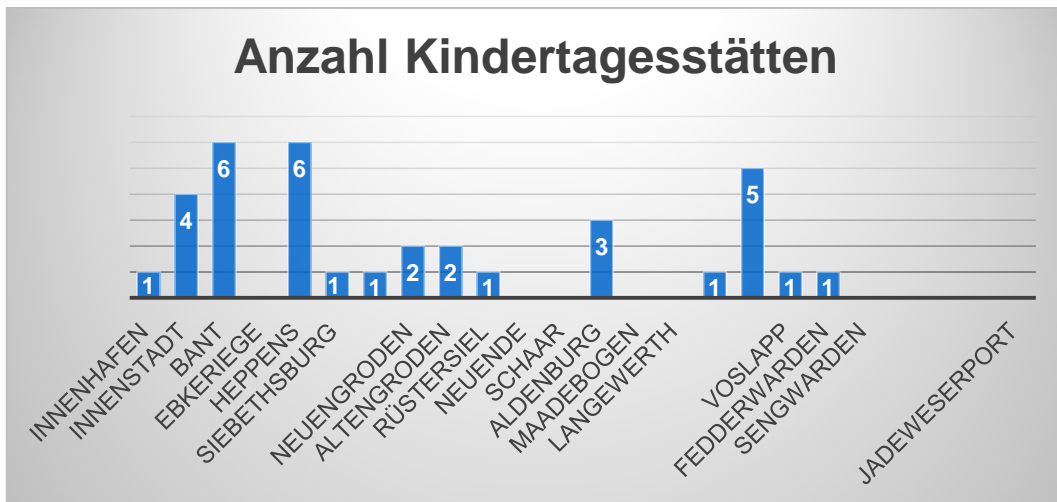


Abbildung 3: Verteilung der Kindertagesstätten in Wilhelmshaven²⁵

3.3.2 Hochschulstandorte

In Wilhelmshaven existiert mit dem Studienort Wilhelmshaven der Jade Hochschule ein Fachhochschulstandort. Die Lage befindet sich in der Friedrich-Paffrath-Straße, ca. 250 Meter von der Haltestelle „Klinikum Wilhelmshaven/Jade Hochschule“ entfernt, die von vier Stadtbus-, den Schulbuslinien und zwei Regionallinien bedient wird.

Zudem befindet der Standort ICBM (Institut für Chemie und Biologie des Meeres) der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg an der Schleusenstraße am Südstrand, jedoch ohne einen regulären ÖPNV-Anschluss.

Von den im Wintersemester 2017/2018 immatrikulierten 4.592 Studenten stammen 542 direkt aus der Stadt Wilhelmshaven. Weitere 2.673 Studenten kommen aus anderen niedersächsischen Landkreisen, 949 aus anderen Bundesländern sowie 428 aus dem Ausland.

Die Studierendenzahlen sind von 2005/2006 (3.702) bis 2015/2016 (4.689) insgesamt gestiegen; seitdem sinken sie allerdings wieder.²⁶

Mit der CampusCard können die Studenten den Stadtverkehr Wilhelmshaven nutzen. Darüber hinaus gilt diese Karte niedersachsenweit für den SPNV.

²⁵ Stadt Wilhelmshaven: Kindertagesstätten in Wilhelmshaven 2019, eigene Auszählung

²⁶ Kommunalen Bildungsdatenbank: Tabelle NI-F07.3i: Herkunft der Studierenden im Kreisgebiet

3.3.3 Medizinische und Pflege-Einrichtungen

Neben der Bedeutung für Patienten und Besucher haben die medizinischen Einrichtungen eine große Relevanz für den Arbeitsmarkt. Die Krankenhäuser sind in der Regel große Arbeitgeber und verfügen über hohe Beschäftigtenzahlen.

In Wilhelmshaven gibt es mit dem Klinikum Wilhelmshaven ein Krankenhaus in öffentlicher Trägerschaft, das 2015 im Rahmen der Fusion des städtischen Reinhard-Nieter-Krankenhauses und des christlichen St. Willehad-Hospitals entstand.

Von 2002 bis 2014 sank die Bettenanzahl im Reinhard-Nieter-Krankenhaus zunächst von 567 auf 493 Betten. Nach dem Zusammenschluss 2015 stieg die Bettenanzahl auf 617.²⁷

Derzeit liegt die Kapazität bei 598 Planbetten, davon 63 teilstationäre Plätze. Darüber hinaus werden die Krankenhäuser von jährlich ca. 40.000 ambulanten Patienten sowie 24.000 stationäre genutzt. Hinzu kommen ca. 500 teilstationäre Patienten. Betreut werden die Patienten von ca. 1.480 Mitarbeitern.²⁸

Der Standort des Klinikums befindet sich in der Friedrich-Paffrath-Straße, ca. 300 Meter von der Haltestelle „Klinikum Wilhelmshaven/Jade Hochschule“ entfernt.

Zusätzlich gibt es das in privater Trägerschaft betriebene Rehasentrum Median Klinik Wilhelmshaven mit ca. 220 Betten und entsprechender Mitarbeiterzahl. Dieses liegt an der Gökerstraße und wird mit einer eigenen Bushaltestelle erschlossen, die von der Stadtbuslinie 1 angefahren wird.

Neben den Kliniken und Krankenhäusern kommen wilhelmshavenweit 18 Pflegedienste mit insgesamt 322 Mitarbeitern und 26 Pflegeheime mit 1023 verfügbaren Plätzen und 839 Mitarbeitern dazu.²⁹ Jede dieser Einrichtungen stellt auch ein Verkehrsziel dar. Potenzielle Nachfrage entsteht durch Mitarbeiter, Angehörige und teilweise Patienten.

3.4 Wirtschaft

3.4.1 Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt über eine vielfältige Wirtschaftsstruktur aus unterschiedlichsten Branchen. Neben der Marine sind vor allem die Hafenwirtschaft, die Logistikbranche und die Chemieindustrie von Bedeutung. Die Arbeitsplatzstandorte sind dabei räumlich weit gestreut.

Insgesamt verfügte Wilhelmshaven im Juni 2018 über 30.112 sozialversicherte Beschäftigte (SVB). Wird die Zahl von 28.968 Beschäftigten aus dem Jahr 2013

²⁷ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle LSN Z4000111

²⁸ <https://www.klinikum-whv.de/unternehmen/das-klinikum/ueber-uns.php>, abgerufen am 29.04.2019

²⁹ Regionaldatenband Deutschland: Tabelle 22411-01-01-4

als Bezugswert zugrunde gelegt, entspricht dies einer Steigerung von 3,95 % in fünf Jahren.

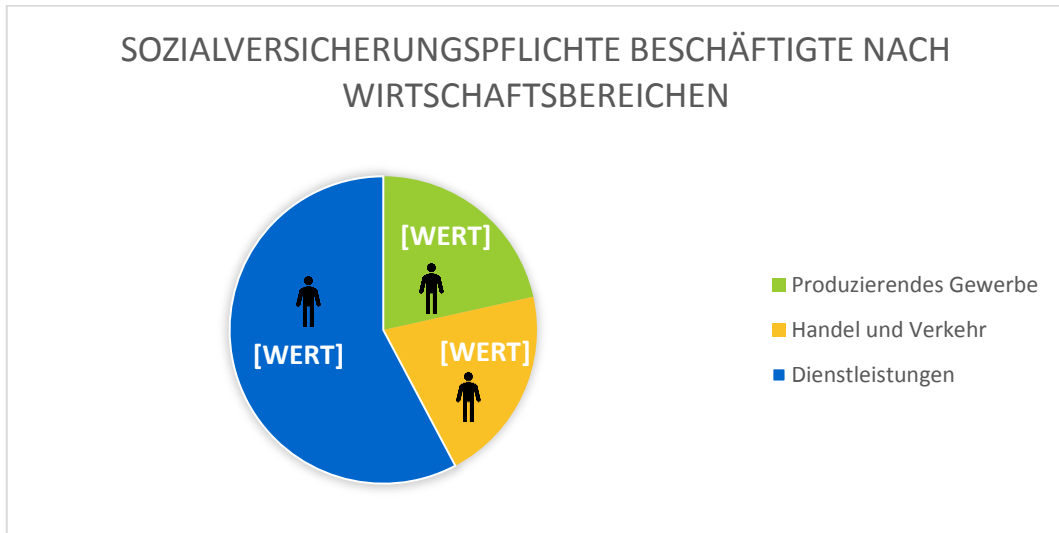


Abbildung 4: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen³⁰

Erkennbar ist, dass der überwiegende Teil der SVB mit einem Anteil von 57,76 % im Dienstleistungsgewerbe beschäftigt ist, gefolgt vom produzierenden Gewerbe mit 21,43 %.

Beim Vergleich der Jahre 2013 zu 2018 ist festzustellen, dass ausschließlich der Anteil im produzierenden Gewerbe gesunken ist, während die Anteile in den anderen zwei Bereichen leicht gestiegen sind.

³⁰ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle K70I5101

Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Wohnort)							
Stadtteil	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Mrz 18
Innenhafen	385	383	393	404	391	368	376
Ebkeriege							
Innenstadt	2.789	2.819	2.867	2.908	3.035	3.148	3.126
Bant	3.009	3.036	3.180	3.167	3.345	3.349	3.334
Heppens	4.527	4.658	4.713	4.863	5.004	5.137	5.054
Heppenser Groden							
Siebethsburg	1.288	1.363	1.425	1.468	1.464	1.494	1.476
Rüstringer Stadtpark							
Neuengroden	1.147	1.167	1.210	1.251	1.272	1.271	1.287
Altengroden	1.086	1.094	1.072	1.085	1.076	1.088	1.102
Rüstersiel	691	669	701	724	761	772	766
Rüstersieler Groden							
Neuende	628	632	651	654	668	638	642
Schaar	915	929	953	947	966	961	963
Aldenburg	1.176	1.152	1.135	1.182	1.202	1.232	1.261
Maadebogen	739	742	718	719	733	704	691
Langewerth							
Himmelreich	474	452	458	457	461	473	470
Coldewei							
Fedderwardergroden	2.487	2.478	2.545	2.659	2.648	2.777	2.731
Voslapp	1.069	1.098	1.100	1.089	1.118	1.096	1.108
Voslapper Groden							
JadeW eserPort							
Fedderwarden	530	528	538	526	523	547	521
Sengwarden	419	462	467	481	493	449	431
keine Zuordnung	81	69	77	91	115	27	25
Wilhelmshaven	23.440	23.731	24.203	24.675	25.275	25.531	25.364

Tabelle 9: Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Wohnort)³¹

Prozentual haben die Stadtteile Siebethsburg und Rüstringer Stadtpark mit 14,6 % zusammen den höchsten Zuwachs an SVBs am Wohnort. Die Stadtteile Innenstadt und Neuengroden liegen über 12 %. Die Stadtteile Maadebogen und Langewerth haben dagegen einen Rückgang von 6,5 %

Die Arbeitslosenquote in Wilhelmshaven lag im Dezember 2017 mit 10,4 % deutlich über dem Landesdurchschnitt des Landes Niedersachsen (5,0 %) und der Bundesrepublik (4,9%).³²

³¹ Stadt Wilhelmshaven: Tabellen P3.13 und P3.14 SV-Beschäftigte je Stadtteil

³² Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarkt in Zahlen – Arbeitsmarktstatistik. 2018

3.4.2 Bundeswehrstandorte

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt mit dem Marine- und Leitstützpunkt und einen der größten Militärstandorte der Bundeswehr. Räumlicher Schwerpunkt ist der Bereich am Heppenser Groden.

Darüber hinaus bestehen Eichrichtungen in Ebkenriege sowie am Südstand zwischen Großem Hafen und See auf dem ehemaligen Fliegerdeich.

Ein Teil der Bundeswehrstandorte werden durch die Stadtbuslinie 5 abgedeckt, deren Linienführung und Fahrpläne speziell auf die Bedürfnisse der Marine ausgerichtet sind.

3.4.3 Gewerbe- und Industriegebiete

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt über weitflächig verteilte 16 Gewerbe- und Industriegebiete. Die größten Bereiche befinden sich in den Voslapper Groden und am JadeWeserPort.

Dem Anlagenband ist eine Karte mit der Lage der Gebiete zu entnehmen.

3.4.4 Behördenstandorte

Der Schwerpunkt der öffentlichen Verwaltung liegt mit dem Rathaus bzw. der Stadtverwaltung (Bürgeramt) rund um den Rathausplatz mit direkter Haupthaltestelle „Rathaus“, die von den Stadtbussen 2, 5 und 6 sowie den Regionallinien 111, 121 und 251 bedient wird.

Das Arbeitsamt liegt ca. 700 Meter von hier entfernt und verfügt mit der Haltestelle Mitscherlichstraße über eine eigene ÖPNV-Anbindung (Stadtbus-Linie 4 und Schulbuslinien).

Die anderen nicht am Rathausplatz gelegenen städtischen Behörden liegen im zentraleren Bereich der Kernrandzone und haben zumeist eine Bushaltestelle in der Nähe. Häufig frequentierte Verwaltungseinrichtungen sollten sinnvollerweise an einer Haupthaltestelle liegen, wie z. B. das Amts- und Arbeitsgericht in der unmittelbaren Nähe des ZOB. Beschäftigte und Besucher profitieren von dieser Lagegunst gleichermaßen.



Abbildung 5: Behörden- und Bundeswehrstandorte

Erklärung:

- AfA: Agentur für Arbeit
- LVA: Landesversicherungsanstalt
- LGLN: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
- IHK: Industrie- und Handelskammer
- THW: Technisches Hilfswerk
- NLWKN: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
- NLÖ: Niedersächsisches Landesamt für Ökologie

3.4.5 Bedeutende Beschäftigungsstandorte

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt mit über 200 Unternehmen über eine hohe Anzahl an Arbeitgebern in den verschiedenen Wirtschaftszweigen.

Größter Arbeitgeber ist hierbei die Bundeswehr in Wilhelmshaven. Hier arbeiten ca. 9.000 Soldaten und zivile Beschäftigte. Wie in Kapitel 0 erwähnt, bietet das Klinikum Wilhelmshaven ca. 1.500 Arbeitsplätze. Daneben sind die städtischen Dienststellen der Kommunalverwaltung mit ca. 1.000 Mitarbeitern große Arbeitsplatzstandorte. Auch der Kranhersteller Manitowoc Crane Group Germany GmbH verfügt annähernd über 1.000 Angestellte. Weitere größere Arbeitgeber

sind die HIS Sicherheitsdienst GmbH, die Firmengruppe Nietiedt und die Eurogate Containerterminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG mit 400 bzw. 600 Angestellten.

3.5 Freizeit und Tourismus

Die Stadt Wilhelmshaven gehört zur maritimen Tourismusregion Niedersächsisches Wattenmeer.

Die Stadt bietet zahlreiche Freizeiteinrichtungen sowohl für Einheimische als auch für Touristen an. Für den ÖPNV sind touristische Standorte in erster Linie aus publikumswirksamer Sicht von Relevanz, in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen (Arbeitsplatzschwerpunkte). Naherholung und Tourismus sind im Nahverkehrsraum stark auf kulturhistorische und naturräumliche Ziele konzentriert. Diese werden in der Gesamtheit eher von Tagesausflüglern bzw. Kurzurlaubern sowie Einheimischen aufgesucht.

Im Jahr 2018 konnte die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven ca. 135.000 Gästeankünfte mit über 350.000 Übernachtungen verzeichnen. Dies entspricht einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2,7 Tagen.³³

Konkrete Besucherzahlen der jeweiligen Ziele liegen nicht vor.

Die große Anzahl an besuchbaren Schiffen und angebotenen Segeltörns unterstreichen neben den Stränden und Bademöglichkeiten sowie der Maritimen Meile die Bedeutung des maritimen Erlebnistourismus in der Stadt Wilhelmshaven. Überregionale Radtouren oder Randwanderwege wie die Tour de Fries oder die Radroute Ems-Jade-Kanal ergänzen die Radtagestouren in Wilhelmshaven. Bedingt durch zeitlich wie räumlich disperse Nachfragestruktur im Besucherverhalten sind die Naturgebiete und (Natur-)Baudenkmäler für den ÖPNV nur schwierig zu erfassen.

Als Schwerpunkt ist allerdings der Bereich um den Großen Hafen mit Südstrand und Bontekai sowie die Maritime Meile hervorzuheben.

³³ Hierbei ist zu beachten, dass das Landesamt für Statistik Niedersachsen nur Daten für geöffnete Betriebe mit mindestens 10 Betten bzw. geöffnete Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen bereitstellt. Die Statistik der Tagesausflugsgäste wird ebenfalls nicht bereitgestellt.

Betriebsart	Anzahl Betriebe	Schlafplätze	Gästekünfte	Übernachtungen	Ø Aufenthaltsdauer	Ø Auslastung
1. Hotel	12	1.006	86.459	184.784	2,1	49,90%
2. Hotel garni	7	259	17.964	37.211	2,1	40,10%
3. Gasthof	3	104	6.725	15.574	2,3	41,50%
4. Pension	3	76	5.168	10.502	2	40,00%
1-4 zusammen	25	1.445	116.316	248.071	2,1	47,10%
5. Ferienheim	2					
6. Ferienwohn.	3	65	3.367	9.687	2,9	40,30%
7. Reha- Klinik	1					
8. Camping	2					
5-8 zusammen	8	639	18.923	111.277	5,9	48,9
Wilhelmshaven	33	2.084	135.239	359.348	2,7	47,60%

Tabelle 10: Tourismuszahlen Wilhelmshaven 2018³⁴

3.5.1 Einzelhandelsstandorte

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt über diverse kleinere und größere Einkaufseinrichtungen auch außerhalb der Zentren. Die Möglichkeiten nehmen mit zunehmender Entfernung zum Stadtkern ab.

Die größten Einkaufsmöglichkeiten sind die Fußgängerbereiche entlang der Marktstraße und die Nordseepassage:

- Marktstraße
Stadtteil Innenstadt
 - Möglichkeiten: Fach- und Einzelhandelsgeschäfte, touristische Angebote, diverse gastronomische Betriebe
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Wilhelmshavener ZOB/Bahnhof*, *Börsenplatz*, *Wilhelmshaven Metzger Weg*, *Wilhelmshaven Stadthalle*

- Nordseepassage
Stadtteil Innenstadt
 - Möglichkeiten: breite Palette an Einzelhandels- und Fachgeschäften, auch für den täglichen Bedarf
 - ÖPNV-Anbindung über die Haltestellen: *Wilhelmshavener ZOB/Bahnhof*

³⁴ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle LSN K7360412

3.5.2 Kulturelle Einrichtungen

Wilhelmshaven verfügt über eine vielfältige Anzahl kultureller Einrichtungen; neben der Maritimen Meile ist hier die Stadthalle, Theaterangebote und das Kulturzentrum Pumpwerk hervorzuheben.

Aktuell wurde der politische Beschluss gefasst, die Stadthalle neu zu errichten. Dabei wird sich auch die Lage im Stadtgebiet verändern. Dabei wird sich offenbar auch die Lage im Stadtgebiet verändern. Der bisherige Standort an der Peterstraße wird Ende 2021 aufgegeben, der neue Standort wird sich voraussichtlich am Banter See in der Emsstraße befinden. Es ist davon auszugehen, dass die neue Stadthalle bis Ende 2024³⁵ fertiggestellt sein wird. Der neue Standort verfügt bislang über keinerlei ÖPNV-Anbindung.

3.5.3 Sporteinrichtungen

Die Stadt Wilhelmshaven bietet ein breitgefächertes Sportangebot an. Neben populären Sportarten wie Fußball, Handball, Tennis, Turnen, Schieß- und Pferdesport gibt es ortsbedingt auch ein großes Angebot an Wassersportarten.

Mit dem Jadestadion (Fußballstadion des SV Wilhelmshaven mit einer Kapazität von 7.500 Plätzen), der Nordfrost-Arena (Multifunktionssporthalle, Heimstadion des Handballvereines Wilhelmshavener HV mit einer Fassungsvermögen von 2.500 Plätzen) und der umfangreichen ehemaligen Marinesportanlage Wilhelmshavener „Sportanlage Freiligrathstraße“ für den Breiten- und Leistungssport sowie Leichtathletik (Austragung des Internationalen Behindertensportfest Wilhelmshaven) verfügt Wilhelmshaven auch über größere Sportanlagen. Neben dem Hallen- und Freizeitbad „Nautimo“ (ca. 1.000 m² Wasserfläche) ist hierbei der Golfclub Wilhelmshaven-Friesland e. V. als flächenmäßig größte Sportanlage zu nennen.

2018 umfasste der StadtSportBund Wilhelmshaven e.V. insgesamt 73 Vereine mit 18.845 Mitgliedern.³⁶

³⁵ <http://www.wzonline.de/nachrichten/wilhelmshaven/newsdetails-wilhelmshaven/artikel/neue-stadthalle-soll-ein-treffpunkt-am-wasser-werden.html>

³⁶ Landessportbund Niedersachsen - LSB-Statistik 2018

3.6 Verkehrsinfrastruktur

3.6.1 Straßennetz

Bundesautobahnen

- A 29 Wilhelmshaven – Oldenburg – Ahlhorner Heide
Die Bundesautobahn A 29 beginnt am Gelände des Container Terminals (JadeWeserPort) und führt im weiteren Verlauf über Sande, Oldenburg, Ahlhorn zum Dreieck Ahlhorner Heide, wo der Anschluss zur A 1 besteht. In Wilhelmshaven bestehen Anschlussstellen in Voslapp, Coldewey, Fedderwardergröden und Fedderwarden.

Bundestraßen

- B 210 Emden – Wilhelmshaven
Die Bundestraße B 210 führt von Emden über Aurich, Wittmund, Jever nach Wilhelmshaven, wo sie in der Innenstadt endet.

3.6.2 Radwegnetz

Das Radwegenetz in Wilhelmshaven umfasste 2009 nach einem Radfahrkonzept im Auftrag der Stadt Wilhelmshaven eine Gesamtlänge von 242 km.

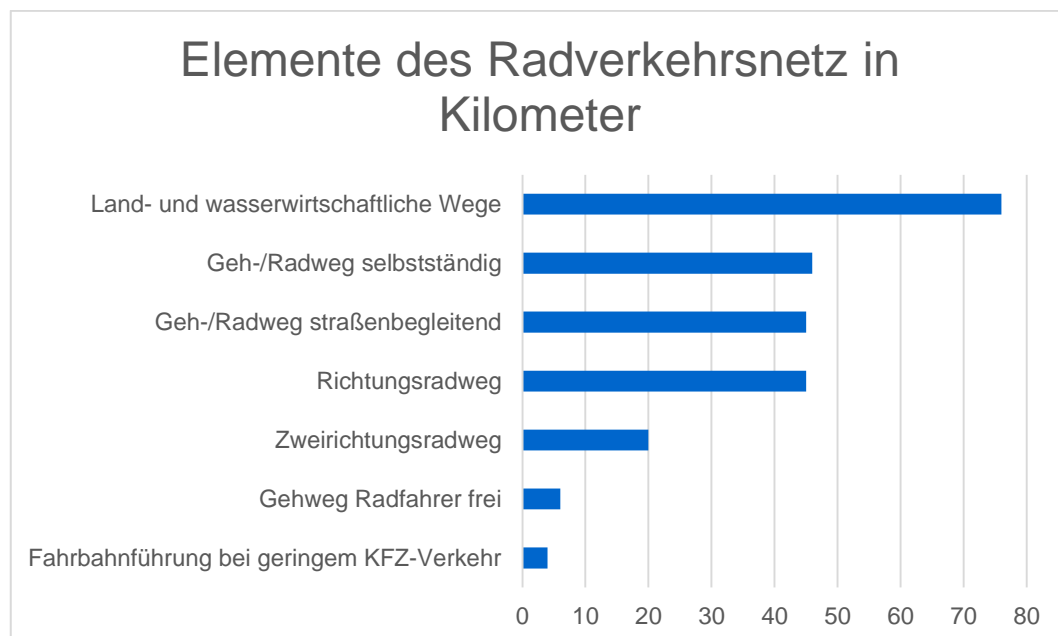


Abbildung 6: Elemente des Radverkehrsnetz in Kilometern³⁷

³⁷ plan-werkStadt, VIA: Radverkehrskonzept für die Stadt Wilhelmshaven. 2009

3.6.3 Schienennetz

Die Hauptachse des Schienennetzes in Wilhelmshaven mit regelmäßigem Personenverkehr ist die Weststrecke Richtung Sande. Von dort verteilen sich zwei Eisenbahnstrecken ausgehend von Wilhelmshaven. Die erste über Sande, Oldenburg, Cloppenburg nach Osnabrück, die zweite über Sande, Jever, Wittmund nach Esens.

3.6.4 Vorhandene weiterführende Verkehrsanlagen

3.6.4.1 Wasserstraßen und Häfen

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt mit dem Containerterminal JadeWeserPort (JWP) über Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen. Der JWP ist Teil des Außenhafens, der durch die vier Umschlagbrücken „Brücke der Nord-West Oelleitung“, „Brücke der Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft“, „Bulk Terminal Wilhelmshaven (BTW)“ und „Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG)“ komplettiert wird. Hinzu kommen der Innere Hafen und der Marinehafen.

Im Osten Wilhelmshavens haben die Hafenanlagen Zugang zur Innenjade mit Weiterfahrt zur Außenjade, im Südosten zum Jadebusen.

Dagegen fehlt eine Anbindung an das deutsche Binnenwasserstraßennetz. Nur per Sportboot bestehen Verbindungen. So können über den Ems-Jade-Kanal die Städte Aurich und Emden sowie die Flüsse Hunte und Ems erreicht werden. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1999 bzgl. potentieller Zugänge für eine Binnenwasserstraßenanbindung blieb bisher ohne Erfolg.

3.6.4.2 Flughäfen

Die Stadt Wilhelmshaven verfügt mit dem JadeWeserAirport auf dem Gebiet der Gemeinde Sande im Landkreis Friesland über einen Verkehrslandeplatz.

Der nächstgelegene internationale Verkehrsflughafen ist der Flughafen Bremen. Der Flughafen ist über die Autobahnen A 1, A 27 und A 281 sowie den Bundesstraßen B 6 und B75 angebunden.

Der Flughafen ist von Wilhelmshaven nur per Umsteigeverbindung über Oldenburg und Bremen per Nahverkehr zu erreichen.

3.6.4.3 Güterverkehrszentren

Die Güterverkehrszentren sind zentrale Logistikkernpunkte, in denen Güter für verschiedene Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen, verkehrsergänzende Dienstleistungsbetriebe sowie Industrie- und Handelsbetriebe durch Umladen, Zusammen- und Bereitstellen sowie Zusammenführen vernetzt werden.

Damit sind Güterverkehrszentren ein wichtiges Zahnrad in der Abwicklung kombinierten Verkehrs und der Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene oder Wasserstraße.

Das GVZ Wilhelmshaven besteht seit 2012 mit der offiziellen Betriebsaufnahme des JadeWeserPorts.

Hier wird trimodal gearbeitet, indem Schiene, Straße und Wasserstraßen miteinander verbunden werden. Durch diese Kombination und Mehrfachnutzung können Ressourcen, Zeit und Kosten eingespart werden.

3.7 Verkehrsnachfrage

Die unterschiedlichen Formen der Verkehrsnachfrage können anhand der Hauptwegezwecke in verschiedene Nutzergruppen eingeteilt werden. Hierbei ergeben sich (je nach Detaillierungsgrad der Differenzierung) verschiedene Ausprägungen. Vereinfacht lassen sich diese in die Bereiche Arbeit, Dienstlich, Ausbildung, Einkauf, Erledigungen, Freizeit und Begleitfahrten differenzieren.

3.7.1 Berufsverkehr

Der Berufsverkehr wird heute zu einem sehr hohen Prozentsatz mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erbracht. Der ÖPNV hat insgesamt nur eine geringe Bedeutung. Diese Verhältnismäßigkeit bietet ein großes Verlagerungspotenzial zu Gunsten des ÖPNV. Deshalb ist eine genaue Betrachtung der Verkehrsströme sinnvoll. Insbesondere das Pendleraufkommen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten hat eine starke Bedeutung für die Beurteilung der Verkehrsnachfrage. Zudem ist in diesem Bereich eine gute und aktuelle Datenverfügbarkeit gewährleistet.

Obgleich im niedersachsenweiten Durchschnitt nur noch jeder sechste bis siebte Weg ein Arbeitsweg ist, wird dem Berufsverkehr noch immer die Funktion einer Leitgröße des Verkehrsgeschehens eingeräumt. Diese Werte sind in einer zentralen Stadt wie Wilhelmshaven nur minimal höher.³⁸

Bedingt durch die zeitliche Verteilung am Tag zur Hauptlastzeit erzeugt der Berufsverkehr tatsächlich zusammen mit dem Ausbildungsverkehr noch immer die Verkehrsspitzen, die in vielen Fällen maßgeblich für die Bemessung des Verkehrsangebots sind.

Aufgrund von veränderten Arbeitszeitmodellen, flexiblen Arbeitszeiten und –formen ist der Bereich des Berufsverkehrs starken Veränderungen unterworfen. Entwicklungen wie beispielsweise gleitende Arbeitszeiten führen zu einer veränderten zeitlichen Verkehrsnachfrage.

³⁸ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

Der Berufsverkehr wird weitgehend von der Altersgruppe der 25-65-Jährigen bestimmt. Innerhalb dieser Altersgruppe ist ein hoher Prozentsatz an Führerscheinbesitzern vorhanden. Allein die Gruppe der 26-35-Jährigen weist eine Besitzquote von 95,4 % auf, für die gesamte Altersgruppe nähert sich die Quote an 90 % an.³⁹ Hierzu kommt der steigende Motorisierungsgrad und der Trend zum Single-Haushalt, bei dem nur eine Person über das Fahrzeug verfügt. Bedingt durch den hohen Prozentsatz im MIV (in Niedersachsen 61 %) folgt, dass die meisten Personen eher den privaten Wagen für den Weg zur Arbeit nutzen. Falls das ÖPNV-System nicht ihren Bedürfnissen entspricht, ist die Bereitschaft gering, vermeintliche Komfort- und Qualitätseinschränkungen in Kauf zu nehmen.

Die Bundesagentur für Arbeit führt eine jährliche Pendlerstatistik auf Ebene der politischen Gemeinden. Diese dort erfassten Daten geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr. Hierbei werden lediglich allerdings nur sozialversicherungspflichtig beschäftigte Personen erfasst. Detaillierte Angaben zu Pendlerhäufigkeit oder Fahrdauer werden nicht ausgewertet.⁴⁰

In Wilhelmshaven besteht ein Überschuss von über 4.500 Einpendlern. 12.500 Einpendlern stehen 8.000 Auspendlern gegenüber. Davon entfallen knapp 11.000 Ein- und 6.000 Auspendler auf die statistische Region Weser-Ems. 7.000 und 3.500 davon in den Nachbarlandkreis Friesland.

Nachfolgend dargestellt ist eine Übersicht mit den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Ein- und Auspendlern sowie dem Pendlersaldo.

	Wohnt und arbeitet am Ort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Wilhelmshaven	17.400	12.712	8.179	4.533

Tabelle 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitssorten⁴¹

Für die Fahrgäste im Berufsverkehr sind sowohl eine hohe Bedienungshäufigkeit, ein gleichbleibender Linienweg, ein tagesdurchgängiger Takt als auch eine direkte Anbindung mit hoher Beförderungsgeschwindigkeit wichtig, um auf dem eigenen PKW zu verzichten.

Durch die sich veränderten Arbeitszeiten ist beim Berufsverkehr von einer zunehmenden Flexibilisierung auszugehen, die die Nachfrageverteilung beeinflusst.

³⁹ Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Bericht 2017/2018

⁴⁰ Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen, Stichtag 30. Juni 2018

⁴¹ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle P70I5105

3.7.2 Ausbildungsverkehr

Obwohl der Wegezweck Ausbildung niedersachsenweit nur 7 % aller Wege ausmacht⁴², ist er dennoch für den ÖPNV von großer Bedeutung, da ein Großteil der Wege in diesem Bereich mit Bus und Bahn bewältigt wird. Diese Benutzergruppe hat bei der Wahl der Verkehrsmittel in hohem Umfang nicht die Möglichkeit frei zu wählen, sondern nutzt zwangsläufig den ÖPNV.

Der Schülerverkehr wird in Wilhelmshaven einerseits in einem eigenen Schulbusnetz durchgeführt, andererseits im regulären Stadtbusnetz.

Hierbei ist das Schulbusnetz auf die schulischen Bedürfnisse zugeschnitten, um die jeweiligen Schulstandorte örtlich wie zeitlich passend zu erreichen.

Neben den Schulen und Ausbildungseinrichtungen bilden der Hochschulcampus der Jade Hochschule (ca. 4.600 Studenten) und das Institut für Chemie und Biologie des Meeres weitere ÖPNV-Potentiale. Da hier die Immatrikulierten per CampusCard den ÖPNV in Wilhelmshaven frei nutzen können, ist das Nutzungshemmnis geringer als bei anderen Nutzergruppen.⁴³

3.7.3 Freizeitverkehr

Mit rund 30 % aller Wege ist der Freizeitverkehr inzwischen der bedeutendste Wegezweck. In dieser Ausprägung wird eine außerordentlich große Bandbreite von Aktivitäten zusammengefasst: von privaten Besuchen über die Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen sowie den Besuch von gastronomischen Einrichtungen bis hin zu Ausflugsfahrten lassen sich viele Wege unter dem Begriff Freizeit zusammenfassen.⁴⁴ Gerade durch die verschiedenen Interessen der individualisierten Gesellschaft ist die Integration des Freizeitverkehrs für den ÖPNV eine schwierige Aufgabe, da sich diese Nachfrage sehr dispers gestaltet und auch starken Veränderungen unterliegt. Somit ist es wichtig, dass zumindest auf den Hauptachsen ein Grundangebot auch am Abend und am Wochenende bereitgestellt wird.

3.7.4 Einkaufs- und Besorgungsverkehr

Neben dem gesonderten Freizeitverkehr fallen weitere 17 % auf Einkaufs- und 14 % Besorgungsfahrten.⁴⁵ Bedingt durch die heutigen Möglichkeiten im Zeitmanagement und den Bedürfnissen der Bevölkerung, haben sich im Bereich des Versorgungsgewerbes längere und flexiblere Öffnungszeiten etabliert, so dass es hier zu einer räumlich und zeitlich stark differenzierten Nachfrage kommt.

⁴² BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

⁴³ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

⁴⁴ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

⁴⁵ BMVI: Mobilität in Deutschland 2017

In den Eingruppierungen des Freizeit-, Einkaufs- und Besorgungsverkehrs sind potenziell alle Altersgruppen vertreten. Bei den Freizeit- und Versorgungsverkehren sind insbesondere Flexibilität als auch eine ausreichende Bedienung im Spätverkehr von Bedeutung. Die Zielgruppen spezifischen Anforderungen sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Senioren beispielsweise haben ein völlig anderes Mobilitätsverhalten, als zum Beispiel Jugendliche und junge Erwachsene. Ältere legen einen größeren Wert auf Sicherheit und Bequemlichkeit als auf Schnelligkeit.

Im Gegensatz zum Berufs- und Ausbildungsverkehr ist generell beim Versorgungsverkehr die Fahrzeit nachrangig. Dafür ist hier gute Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen als auch eine gute Bedienungsqualität umso wichtiger.

3.8 Einwohnerentwicklung

Orientiert an der bisherigen Bevölkerungsentwicklung in Wilhelmshaven der letzten Jahre ist in der Zukunft nur von einer geringen prozentualen Veränderung auszugehen.

Durch die unterschiedliche Informationslage der Statistiken des Landesamtes Niedersachsen und der Stadt Wilhelmshaven ist eine eindeutige Aussage schwierig.

Orientiert an den amtlichen Statistiken der LSN werden die Einwohnerzahlen im Prognosezeitraum von 2012 bis 2030 um bis zu 4,7 % sinken. Die Wilhelmshavener Statistiken bewerten dies dagegen positiver, insbesondere bedingt durch die positive Wirtschaftsentwicklung und weiterer lokaler Besonderheiten.

Gleich welche der Statistiken der Einwohnerzahlen als Grundlage herangezogen wird, werden sich die Bevölkerungszahlen der meisten Stadtteile negativ entwickeln, wenn man die prognostizierten 4,7% auf die Stadtteile mit gleichbleibendem angepasstem Konfidenzintervall verteilt. Die Stadtteile Bant und Innenstadt werden sich jedoch weiterhin positiv entwickeln. Heppens, Neuengroden, Langwerth und Sengwarden sind Stadtteile, bei denen die Statistiken unsicher sind, ob es zu einem leichten Wachstum oder zu einem leichten Rückgang kommen wird.

Neben der Entwicklung der Gesamtbevölkerung ist insbesondere die Altersstruktur relevant für das Mobilitätsverhalten und damit für Anforderungen an das ÖPNV-System. In Wilhelmshaven wird ein weiterer Rückgang in den jüngeren Altersgruppen sowie ein Anstieg in den älteren Altersgruppen vorausberechnet. Für den Prognosezeitraum bis 2030 werden folgende Schätzungen für die Bevölkerungsentwicklung in den verschiedenen Altersgruppen getroffen:

- 0 – 5 Jahre: +0,32 %
- 6 – 18 Jahre: -9,76 %
- 19 – 64 Jahre: -11,54 %

- Ab 65 Jahre: +13,16 %

Der Jugendquotient wird von 26,2 % auf 27 % und der Altenquotient von 41,4 % auf 52,8 % steigen. Dies entspricht dann einem Bevölkerungsanteil von nur noch 14,2 % für die Bevölkerungsgruppe U18 und für Ü65 einem Anteil von 29,36 %. Dennoch wird die absolute Zahl der Schüler steigen. Durch Zuzug und Migration ist die Entwicklung in diesem Bereich wieder positiv.

Die Gesamtentwicklung wird auch Auswirkungen auf den ÖPNV haben und die Anteile der jeweiligen Benutzergruppen zum Teil erheblich verschieben. Auch die Anforderungen an den Schülerverkehr werden sich dadurch verändern.^{46, 47, 48, 49}

3.9 Fazit

Die Entwicklung der Stadt Wilhelmshaven war in den vergangenen Jahrzehnten stark durch strukturelle Umbrüche, wirtschaftliche Schwierigkeiten und Strukturwandel geprägt. Als Hafen- und Industriestandort musste die Stadt zahlreiche Herausforderungen bewältigen.

Dieser Prozess wurde durch einen Bevölkerungsrückgang begleitet.

Inzwischen ist jedoch eine Trendwende erkennbar. Positive Signale sind aufgrund der Situation rund um den Jade-Weser-Port und eines allgemeinen wirtschaftlichen Wachstums begünstigt. Neben einer nun fast wieder stabilen Bevölkerungsentwicklung sorgt die gute Konjunktur für weiterhin positive und stetig steigende Beschäftigungszahlen.

Dennoch dürfen die Veränderungen der allgemeinen gesellschaftlichen Dynamik nicht außeracht gelassen werden. Durch den demographischen Wandel kommt es auch in Wilhelmshaven zu einer insgesamt Alterung der Bevölkerung mit einem immer höher werdenden Anteil älterer und hochbetagter Personen. Diese Entwicklung ist von besonderer Relevanz für das allgemeine Mobilitätssituation und speziell den ÖPNV.

Durch den fortschreitenden Mobilitätswandel mitsamt den Veränderungen im multimodalen Verkehrsverhalten steigt auch der Bedarf an vernetzten, integrierten und flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV.

⁴⁶ wegweiser-kommune.de

⁴⁷ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle Z100001G

⁴⁸ Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online: Tabelle A100002G

⁴⁹ Stadt Wilhelmshaven: Tabellen C5.50 kleinräumige Einwohnerentwicklung

Nicht nur die Entwicklung in den Bereichen Beschäftigung und Wirtschaft, sondern auch die generelle verkehrliche Entwicklung mit ihren unterschiedlichen Ausprägungen im immer stärker werdenden Freizeit-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr machen es mehr denn je nötig, dass Mobilität zu einem Schlüsselthema wird, um mit den veränderten Bedürfnissen der Bürger Schritt halten zu können.

4 Bestandsaufnahme: ÖPNV

Die Bedeutung der Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen kommt eine immer größer werdende Bedeutung zu. Mobilitätsangebote im Allgemeinen und des ÖPNV im Speziellen haben dabei eine „dienende Funktion“. Sie sollen dazu beitragen, die Daseinsgrundfunktionen sicherzustellen. Die Möglichkeit, die Orte der Daseinsgrundfunktionen durch Mobilitätsangebote unabhängig vom eigenen Pkw erreichen zu können, wird zunehmend zu einem Qualitätskriterium im interkommunalen Wettbewerb. Die Gründe hierfür sind vielschichtig und liegen, neben den allgemeinen demographischen Trends mit einer zunehmenden Anzahl älterer Mitbürger, auch in geänderten Lebensstilen begründet:

- Die Bereitschaft nimmt ab, hohe finanzielle Budgets für Automobilität aufzuwenden.
- In großen Kreisen der Bevölkerung sinkt das verfügbare finanzielle Budget für Individualmobilität.
- Häufig ist eine gestiegene Erwartungshaltung hinsichtlich der ÖPNV-Angebotsqualität und -quantität zu beobachten. Auch in ländlichen Räumen erwarten die Menschen ein Mobilitätsangebot, das denen in Verdichtungsräumen nahekommt.

Die Attraktivität von Regionen wird zunehmend darüber definiert, ob und in welcher Qualität die Orte der Daseinsgrundfunktionen durch ÖPNV-Angebote erreicht werden können. Die sich hieraus ergebenden Erfordernisse beziehen sich auch auf die regionale Einbindung und die landkreisübergreifenden Verkehrsverbindungen.

Das Leistungsangebot des ÖPNV wird nach unterschiedlichen Standards bewertet. Im Rahmen der Bestandsaufnahme des ÖPNV werden in diesem Nahverkehrsplan die folgenden vier Kriterien betrachtet:

- Erschließungsqualität
- Verbindungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verknüpfungsqualität

Die einzelnen Kriterien sollen Aussagen ermöglichen, wie sich die ÖPNV-Nutzbarkeit für den Kunden darstellt.

Der straßengebundene ÖPNV in Wilhelmshaven wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG erbracht. Der Schülerverkehr wird mit wenigen Ausnahmen (z. B. freigestellte Schülerverkehre zur Förderschule) in einem eigenen Schulbusnetz und dem Stadtbusnetz bedient.

Mit Fahrplanstand Sommer 2018 verkehren in der Stadt Wilhelmshaven sechs reguläre Stadtbuslinien sowie eine Saisonlinie, acht Schulbuslinien sowie sechs reguläre Regionallinien, die das SPNV-Angebot ergänzen und die Flächenerschließung in die benachbarten Landkreise gewährleisten. Darüber hinaus bestehen im Regionalverkehr sowohl zwei Genehmigungen für Veranstaltungsverkehre, als eine Nachtbuslinie.

Das innerstädtische Linienangebot wird in Zeiten schwacher Nachfrage durch flexible Verkehrsangebote vervollständigt.

Die LNVG hat diese Liniengenehmigungen nach §42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vergeben.

Sieben Regionalbus-Konzessionen laufen bis zum 21.08.2024 aus, davon zwei zum 28.09.2021. Die Schulbus- und Stadtlinien verfügen über eine Genehmigungslaufzeit bis zum 31.12.2025. Die Schulbuslinien sind explizit als ein Linienbündel gekennzeichnet. Die letzten 3 Linien enden spätestens am 30.06.2028.

Dem Anlagenband ist eine Liste mit den derzeit gültigen Genehmigungen zu entnehmen.

4.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr liegt zwar nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Wilhelmshaven, sondern in der des Landes Niedersachsen, nimmt aber einen herausragenden Stellenwert für den ÖPNV insgesamt ein.

Der Wilhelmshavener Bahnhof ist Start- und Endpunkt der Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg - Osnabrück.

Das heutige SPNV-Angebot umfasst die Regionalexpress-Linie (RE) 18 im 60-Minuten-Takt über Oldenburg, Cloppenburg nach Osnabrück. Dieses SPNV-Angebot wird in den Nachfragespitzen durch Fahrten der Linie RE 19 viermal täglich (montags bis freitags) und zweimal täglich an den Wochenenden als Direktverbindung Wilhelmshaven-Oldenburg-Bremen ergänzt. Die Regionalbahnlinie (RB 59) verkehrt stündlich von Wilhelmshaven über Sande, Jever, Wittmund nach Esens.

Die Anbindung Wilhelmshavens an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist heute nicht mehr gewährleistet.

Nach dem zweiten Weltkrieg erfolgte der Rückbau der Hauptstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg und der Abbau von Teilen der Schieneninfrastruktur. Das Angebot von Fernverkehrsleistungen endete mit dem Wegfall von InterRegio-Verbindungen nach Bremen und Hannover im Jahre 2002. Dieser Wegfall wurde durch die Bestellungen des RE 19 abgemildert.



Bahnhof Wilhelmshaven

Wilhelmshaven

	Haltestelle	Anfahrende Linien
Wilhelmshaven	Wilhelmshaven ZOB/Bahnhof	Stadtlinien 1, 2, 3, 4, 6 111, 121, 219, 222, 251
	Bahnhof	RB59, RE18, RE19

- Die Haltestelle Bahnhof liegt ca. 210 Meter von den Bahnsteigen entfernt; 4 – 6 Minuten Wegezeit für mobilitätseingeschränkte Personen und langsame Rollatornutzer
- Anbindung des Bahnhofs durch die Stadtlinien 1-4 sowie 6. Zusätzlich verkehren die Regionalbuslinien 111, 251 sowie 121, 216, 219 und 222.
- Keine systematische Fahrplanverknüpfung zwischen SPNV, Stadtbuslinien und Regionalbuslinien
- Taxistand vorhanden
- 863 P+R Plätze
- 37 Fahrradstellplätze mit und 170 ohne Witterungsschutz, die in früheren Zeiten vorhandenen Fahrradboxen sind nicht mehr vorhanden
- Im Jahr 2020 ist der Aufbau einer Radstation vorgesehen
- Bahnhof komplett barrierefrei

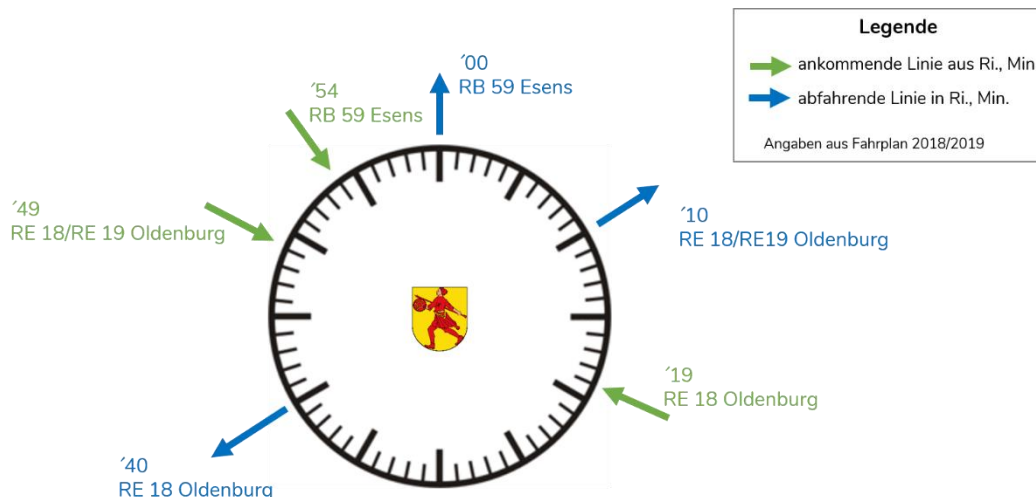


Abbildung 7: ÖPNV-Knotenpunkt Wilhelmshaven Hbf. im Bestand

Durch das SPNV-Zielkonzept 2022+ sind von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Besteller Festlegungen zum zukünftigen Fahrplan getroffen worden. Ausgehend vom landesweiten SPNV wurden neue Fahrplan- und Betriebskonzepte für die Linien RE1, RE18 und RE19 entwickelt.

Das SPNV-Konzept auf den Linien RE 18 und 19 wird auf Basis des Bestandsangebotes, modifiziert. Während die Linie RE18 bislang einen Fahrplan mit einem Stundentakt zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg und Osnabrück vorsah und mit einzelnen Fahrten der Linie RE 19 in den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen ergänzt wurde, soll der Betrieb dann wie folgt verändert werden:

Ausgehend vom Fahrplan der Regionalexpress-Linie (RE) 1 von Hannover über Bremen, Oldenburg nach Leer, Emden und Norddeich, soll das SPNV-Angebot auf den Schienenstrecken im Nordwesten Niedersachsens weiterentwickelt werden. Dieses wird durch den zweigleisigen Streckenausbau und die vorgesehene Elektrifizierung zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg ermöglicht. Die Einführung eines neuen Verkehrsangebotes ist zum Fahrplanwechsel 2022/2023 vorgesehen. Mit der Neuausschreibung der Betriebsleistung wurde dieser Schritt bereits eingeleitet.

Auf Grundlage des zweigleisigen, elektrifizierten Streckenausbaus zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven wird als wesentliche Neuerung bei der Fahrplan- und Betriebsplanung die Flügelung der RE 1-Züge vorgenommen. Diese, bislang von Hannover nach Norddeich durchgebundenen Züge, sollen in Oldenburg geteilt werden. Ein Zugteil fährt wie bisher nach Norddeich, der zweite nach Wilhelmshaven.

Dadurch entstehen, jeweils im 2-Stunden-Takt, umsteigefreie Direktverbindungen im RegionalExpress auf folgenden beiden Achsen:

Hannover – Bremen – Oldenburg – Leer – Emden – Norddeich
und
Hannover – Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven.

Das Fahrplanangebot wird durch die dann zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg und Osnabrück zweistündlich verkehrenden Züge der Linie RE 18 ergänzt. Durch die Überlagerung von RE1 und RE18 ergibt sich zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg, wie bisher, ein durchgehender Stundentakt.

Durch die Festlegungen der Fahrplanzeiten

Ankunft in Wilhelmshaven zur Minute .18

Abfahrt ab Wilhelmshaven zur Minute .42

bleiben die langen Wendezeiten der Züge des RE bestehen und bieten gute Möglichkeiten der Bus-/Schiene-Verknüpfung als Basis für einen zukünftigen integralen Taktfahrplan (ITF).

Die Regio-S-Bahn-Linie RS3 wird außerdem mit wenigen Fahrten in den Hauptverkehrszeiten bis Wilhelmshaven verlängert.

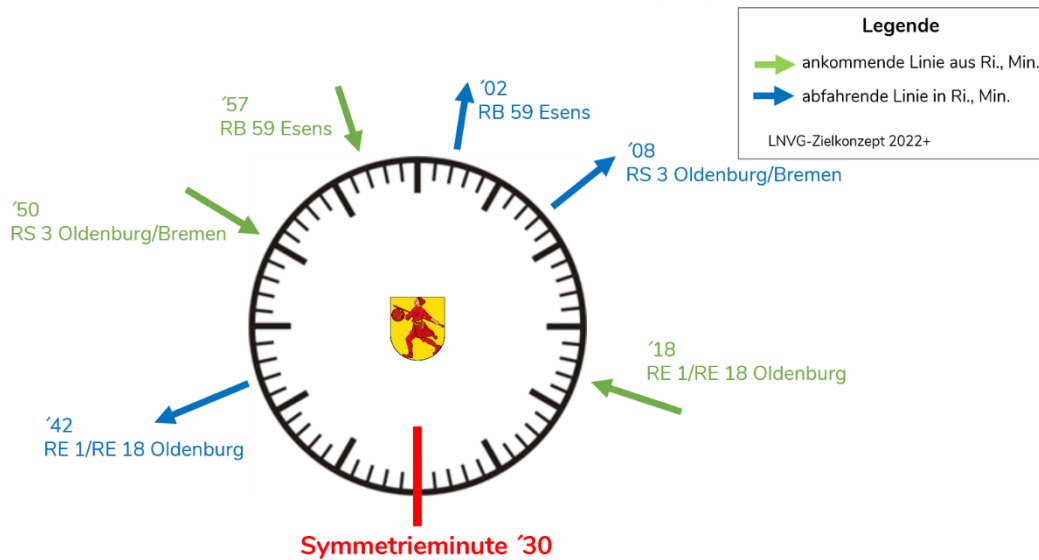


Abbildung 8: ÖPNV-Knotenpunkt Wilhelmshaven Hbf. nach dem SPNV-Zielkonzept 2022+

4.2 Stadtbusverkehr

Das überwiegend städtisch geprägte Gebiet der Stadt Wilhelmshaven wird weitestgehend von den Linien des Stadtbusverkehrs erschlossen. Mit fünf Hauptlinien werden die wesentlichen Aufgaben des städtischen ÖPNV erfüllt.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot von weiteren Linien des Regionalbusverkehrs. Die Aufgabe des Regionalbusverkehrs ist es, das ÖPNV-Angebot in den Außenbereichen sicherzustellen und Verbindungen in die umliegenden Gemeinden und Landkreise anzubieten.

Innerhalb der Kernzone und der Kernrandzone (vgl. Kapitel 4.2.1) verkehren in der Stadt Wilhelmshaven sieben Stadtbuslinien. Die Linien 5 und 8 nehmen hierbei eine Sonderstellung ein.

Die Stadtbuslinie 5 ist auf die Belange der Bundeswehr zugeschnitten und bietet Verbindungen von den einzelnen Standorten zum Marinearsenal an. Hier werden montags bis freitags jeweils zwei Fahrtenpaare angeboten.

Mit der Stadtbuslinie 8 wird eine Saisonlinie zum Südstrand angeboten, die von Mitte Juni bis Mitte September verkehrt. Das täglich verfügbare Fahrplanangebot umfasst in den eingeschränkten Betriebszeiten drei Fahrtenpaare ohne Vertaktung.

Eine Abstimmung Stadt-/Regionalbusverkehrs erfolgte bislang nicht. Obwohl sich durch die Linienwege beider Verkehrsangebote sowohl Doppelbedienungen, als auch Parallelfahrten ergeben, wurde das Thema bislang nicht aufgegriffen.

4.2.1 Erschließung

Die Erschließungsqualität beschreibt die fußläufige Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖPNV-Netzes in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Für die Bewertung der Erschließungsqualität bedarf es einer Definition von Einzugsgebieten, die sich am Linienweg und an den Haltestellen der einzelnen Linien orientieren. Die innerhalb der Einzugsgebiete liegenden Bereiche werden als erschlossen bezeichnet. Folgende Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche sind empfehlenswert, um die heutigen Bedürfnisse der Fahrgäste in einem Oberzentrum zu erfüllen⁵⁰:

- Kernbereich: 300 m
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte: 400 m
- Gebiet mit geringer Nutzungsdichte: 600 m

In den bisherigen Nahverkehrsplänen wurden diese Gebietstypen mit den angegebenen Einzugsbereichen zu Grunde gelegt. Die Typenbezeichnungen Kern-, Kernrand- und Außenzone mit den entsprechenden Kriterien werden auch weiterhin als Grundlage der Zuordnung genutzt.

Der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe ist 1981 noch von ungleich größeren Radien ausgegangen⁵¹. Seitdem haben sich die Anforderungen an die ÖPNV-Zugänglichkeit deutlich verändert. Sowohl die demographische Entwicklung, als auch die Erwartungshaltung in Bezug auf Komfortstandards sind Ursache dafür.

Bisher wurde in der Kernzone 4 Minuten mittlere Fußwegzeit, in der Kernrandzone 5 Minuten und in der Außenzone 8 Minuten definiert.

Erfahrungsgemäß sind diese Werte zu gering bemessen. Bei den nun genutzten Festlegungen wurden sowohl die unterschiedlichen Gehgeschwindigkeiten als auch der Umwegfaktor berücksichtigt.^{52, 53}

Somit werden nachfolgend diese Definitionen der Haltestelleneinzugsbereiche verwendet:

- Kernzone 300 m = ca. 5 Minuten mittlere Fußwegzeit
- Kernrandzone 400 m = ca. 7 Minuten mittlere Fußwegzeit
- Außenzone 600 m = ca. 10 Minuten mittlere Fußwegzeit

⁵⁰ VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV. 1.2019

⁵¹ Verband Öffentlicher Verkehr (VÖV) (Hrsg.) (1981): Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr. VÖV-Schriften 1.41.1. Verband Öffentlicher Verkehr, Köln.

⁵² VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV. 1.2019

⁵³ Fachverband Fußverkehr Deutschland: Mögliche Ziel- und Schwerpunktsetzung bei Fußverkehrs-Checks (<http://www.fussverkehrs-check.de/ziele.html> (zuletzt abgerufen am 6.05.19))

Diese Zonen werden im Stadtgebiet von Wilhelmshaven wie folgend abgegrenzt:

Kernzone:	begrenzt durch die Straßenzüge Banter Weg, Bismarckstraße, Gökerstraße, Weserstraße
Kernrandzone:	Ebkeriege, Wiesenhof, Stadtparkkolonie, Siebethsburg, Altengroden, Rüstersieler, Neuengroden, Maadebogen, Fedderwardergroden, Voslapp, Heppens, Südstrand
Außenzone:	Maadetal, Himmelreich, Coldewei, Middelsfähr, Roffhausen Fedderwarden, Sengwarden, Breddewarden

Mithilfe dieser auf Wilhelmshaven angewendeten Definitionen lassen sich Rückschlüsse auf die aktuelle Erschließungsqualität ziehen.

Innerhalb der Kernzone ist ein engmaschiges Haltestellennetz zu finden, das diese Zone fast komplett erschließt. Im Bereich Peterstraße/Bremer Str. und Hamburger Str./Paul-Hug-Straße zeigen sich lediglich kleinere Lücken.

In der Kernrandzone sind die Erschließungslücken vielzähliger und größer. Auffällig ist der große nicht erschlossene Bereich rund um den Rüstringer Stadtpark, der sich bis in den Südwesten von Neuengroden und den Osten von Heppens ausdehnt.

Des Weiteren weisen dicht besiedelte Bereiche im Stadtteil Rüstersieler größere Lücken auf. Dieser Bereich wird lediglich von den Bussen des Schulbusnetzes angebunden.

Der Innenhafen wird aufgrund von Linienführung und Haltestellenlage kaum erschlossen. Vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung im Bereich Handelshafen und Banter See mit neuen relevanten Standorten für Ziel und Quelle entsteht hier ein Mobilitätsbedarf. Der geplante Umzug der Stadthalle von der Peterstraße in den Stadtsüden wird dabei ebenfalls eine Rolle spielen.

Weiterhin sind kleinere Erschließungslücken im Südwesten von Eberriege festzustellen.

In der Außenzone liegen sowohl Industriegebiete als auch ländlich geprägte Ortslagen, die im Laufe der Zeit nach Wilhelmshaven eingemeindet worden sind. Durch die bestehenden Haltestellenstandorte sind diese Gebiete nur in Teilen erschlossen. Entlang der einfallenden Straßen sind Haltestellen vorhanden, deren Radien jedoch nicht immer die gesamten bewohnten Flächen erfassen. Besonders deutlich wird dies in den östlichen Stadtgebieten. In den bewohnten westlichen und nordwestlichen Stadtteilen bestehen ebenfalls unerschlossene Wohngebiete.

Die Stadt Wilhelmshaven verfügte im Jahre 2017 über insgesamt 243 Haltestellenstandorte von denen 43 barrierefrei ausgebaut waren.⁵⁴

Davon werden derzeit 117 von den regulären Stadtbussen angefahren, 9 weitere von der Saisonlinie 8. Zudem bestehen 24 zusätzliche Haltestellen, die nur von den Regionalbuslinien angefahren werden.

Der Zugang zum System ÖPNV gewinnt insbesondere vor dem Hintergrund eines steigenden Durchschnittsalters der Bevölkerung an Bedeutung. Das Vorhandensein, die Lage und die Erreichbarkeit der Haltestellen tragen dabei maßgeblich zur Akzeptanz des Nahverkehrs bei. Der demografische Wandel führt auch in der Stadt Wilhelmshaven zu einem höheren Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung sowie in einigen Stadtteilen zu einer Bevölkerungsabnahme. Unter Berücksichtigung dieser Bevölkerungsentwicklung erscheint eine grundsätzliche Nachverdichtung mit Haltestellen sinnvoll. Die Standortoptimierung kann außerdem dazu beitragen, Siedlungsveränderungen oder Verlagerungen von Siedlungsschwerpunkten stärker zu berücksichtigen.

4.2.2 Verbindung

Die Verbindungsqualität gibt Aufschluss über die Erreichbarkeit des Zentrums aus den jeweiligen Stadtteilen und der Stadtteile untereinander.

Die Mängel der Erschließungsqualität wirken sich auch auf die Verbindungsqualität aus. Durch die Konzentration des Stadtbusangebotes auf die Kern- und Kernrandzone sind mehrere Stadtteile ohne Stadtbusanbindung. Dies betrifft sowohl die östlichen Groden mit den Industriegebieten, als auch mehrere bewohnte Stadtteile. So werden Sengwarden, Fedderwarden und Langewerth gar nicht angefahren. Hier fährt aus historischen Gründen der „Bahnbus“. Der Stadtteil Rüstiersiel wird lediglich tangiert, die Linie verläuft auf der Grenze zu Neugroden. Auch Himmelreich Coldewei wird nur entlang der westlichen (Linie 6) und der östlichen Grenze (Linie 1) vom Stadtbus tangiert, was unzureichend ist.

Dadurch bedingt, dass die Wilhelmshavener Stadtbuslinien in der Regel sowohl Radial- als auch Tangentialverbindungen anbieten, bestehen oftmals gute Verbindungen auch zwischen den Stadtteilen oder beispielsweise aus den Stadtteilen zum Klinikum und der Jade Hochschule. Insgesamt bietet das Liniennetz gute Voraussetzungen für umsteigefreie Direktfahrten, verfügt allerdings häufig über keine direkte Linienführung, sondern über Umwege.

⁵⁴ Aufgabenträger Wilhelmshaven: Qualitätsbericht. Kapitel D: Haltestellen & Verknüpfungsanlagen. Berichtsjahr 2017

4.2.3 Bedienung

Die Bedienungsqualität beinhaltet die Bedienungszeiträume, Aussagen über die Verfügbarkeit des Fahrplanangebotes, die Fahrtenhäufigkeit und die Taktfrequenz der einzelnen ÖPNV-Linien. Bei der Überprüfung wird die Frage beantwortet, ob sich die Qualität der Bedienung an der Nachfrage orientiert und diese befriedigt. Es werden hier Aussagen über die ÖPNV-Verfügbarkeit getroffen.

Bedienungshäufigkeit/ -zeiträume

Da das Angebot teilweise deutliche Unterschiede der Bedienungshäufigkeit in Abhängigkeit der Betriebstage aufweist, wurde bei der Auswertung wie folgt differenziert:

- Montag – Freitag an Schultagen,
- Montag – Freitag an Ferientagen,
- Samstag,
- Sonn- und Feiertage.

Die Linien des Stadtbusverkehrs in Wilhelmshaven verkehren im Gegensatz zu den Regionalbussen sowohl an Schul- als auch an Ferientagen im selben Takt-raster, so dass in diesem Fall eine größere Differenzierung nicht vorhanden ist.

Die Bedienungshäufigkeit von Montag-Freitag ist auf den einzelnen Linien nur leicht unterschiedlich. Die Stadtbusse fahren in der Hauptverkehrszeit weitgehend in einem 20-Minuten-Takt, wobei der Betriebsbeginn montags bis freitags zwischen 5 und 6 Uhr festgelegt ist. Das jeweilige Betriebsende ist von Linie zu Linie sehr unterschiedlich. Bei der Linie 3 verkehrt kein Bus mehr nach 20 Uhr, bei den anderen Stadtbuslinien sind Verkehrszeiten auch noch bis 24 Uhr vorhanden. Hierdurch ergeben sich zwischen 39 und 48 tägliche Fahrten pro Linie. Hiervon ausgenommen sind die Stadtbuslinien 5 und 8, die über ein eingeschränktes Fahrtenangebot verfügen und auch nur besondere Verkehrsbedürfnisse befriedigen.

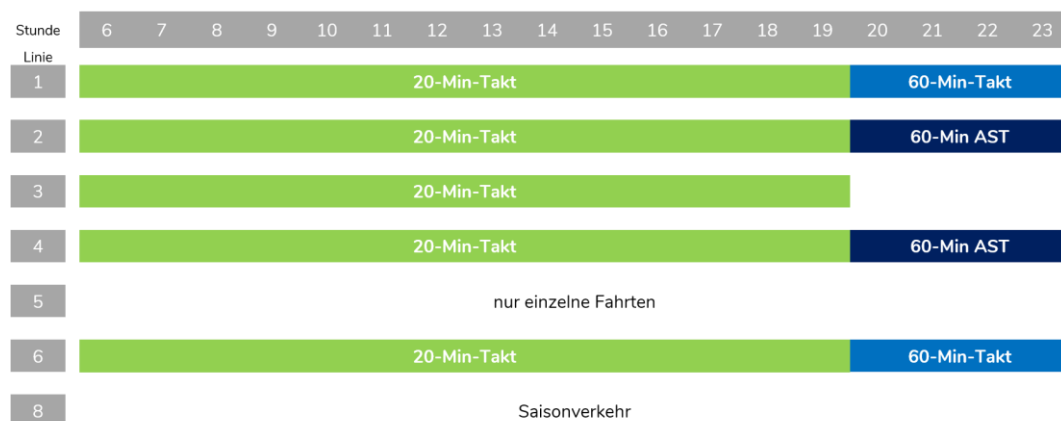


Abbildung 9: Bedienungsqualität Stadtbus Mo-Fr

An Samstagen ist die Bedienungshäufigkeit stärker eingeschränkt. Der Betriebs- tag beginnt zwischen 6 und 7 Uhr. Das Betriebsende entspricht dem von Mon- tag bis Freitag. Im Vormittagszeitraum wird ein 20-Minuten-Takt angeboten. Die Fahrtenanzahl pro Linie reicht von 26 bis 41 Verbindungen.

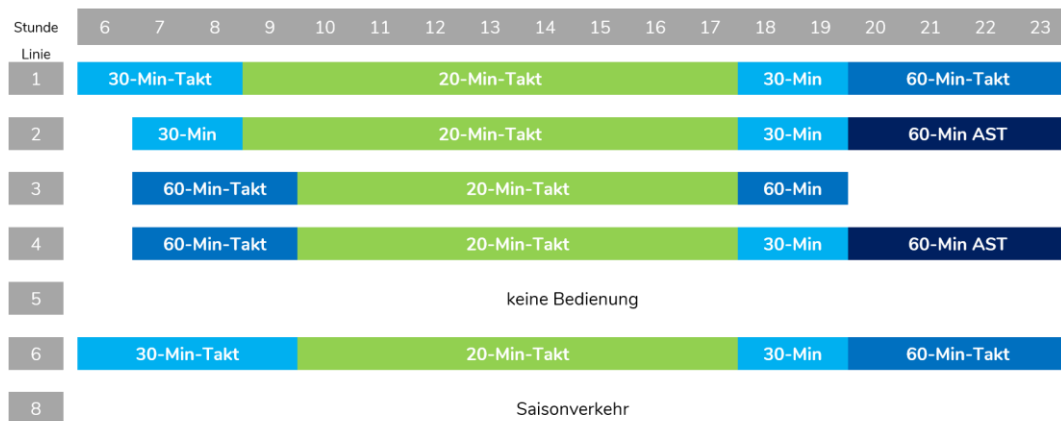


Abbildung 10: Bedienungsqualität Stadtbus Samstag

An Sonn- und Feiertagen ist die Bedienungshäufigkeit deutlich eingeschränkt. Der Betrieb an Sonn- und Feiertagen startet zwischen 8 und 10 Uhr. In der Hauptzeit fahren die Busse in einem 30-Minuten-Takt, in der übrigen Zeit im 60-Minuten-Takt. Daraus ergibt sich eine Fahrtenanzahl von 16 bis 23 Fahrten pro Betriebstag. Die Linie 3 fährt nicht, wodurch die Stadtteile Maadebogen, Schaar und Ebkeriege dann nicht mehr angebunden sind.

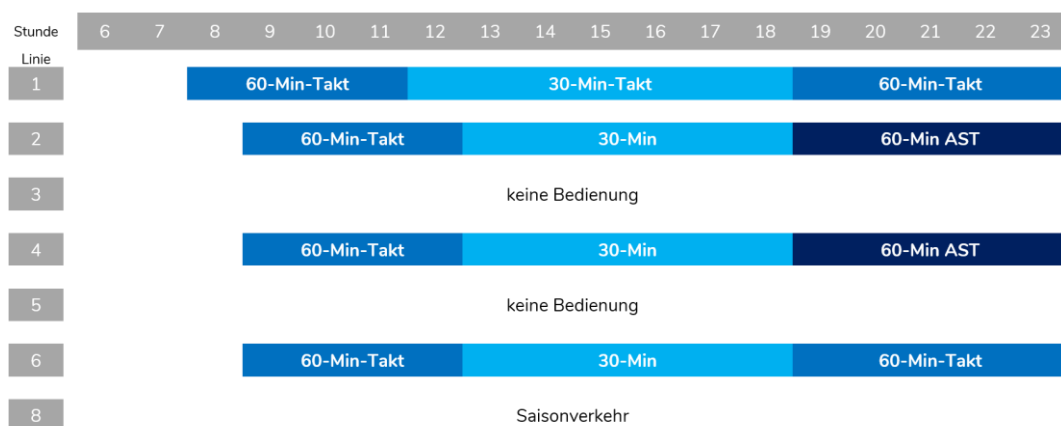


Abbildung 11: Bedienungsqualität Stadtbus Sonntag

Bei Betrachtung aller fünf relevanten Stadtbuslinien ist festzustellen, dass alle Linien mit nahezu allen Linienabschnitten nach dem gleichen Taktraster und der gleichen Angebotsfrequenz bedient werden.

Eine deutliche Angebotsdifferenzierung ist nicht vorhanden.

Der Fahrplan montags bis freitags ist tagsüber durch einen grundsätzlichen 20-Minuten-Takt geprägt. In den Abendstunden folgt auf den Linien ein einheitlicher Stundentakt. Dieser wird auf den Linien 1 und 6 mit regulären Fahrplanfahrten sichergestellt, auf den Linien 2 und 4 besteht ein bedarfsorientiertes AST-Angebot.

An Samstagen und Sonntagen ist das Fahrtenangebot insgesamt zwar eingeschränkt. Die vorhandenen Frequenzen sind aber auch dann nach einem 30- und 60-Minuten-Takt kaum differenziert.

4.2.4 Verknüpfung

Mit dem Bahnhof verfügt Wilhelmshaven über einen Verknüpfungspunkt mit herausragender Bedeutung und stellt zusammen mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) die wichtigste Haltestelle als doppelter Knotenpunkt dar. An diesem Verkehrsknoten werden SPNV, Stadt- und Regionalbusverkehr sowie andere Mobilitätsformen zusammengeführt. Diese Vernetzung ist allerdings nur räumlich, jedoch nicht zeitlich gewährleistet. Die Fahrpläne der einzelnen Verkehrsträger sind in der Regel nicht aufeinander abgestimmt.

Daneben bestehen ausweislich des Nahverkehrsplans von 2014 weitere wichtige Umsteigepunkte für den Stadtbuslinienverkehr.

Verknüpfungspunkte NVP 2014:

- Bismarckplatz
- Rathaus
- Klinikum/Jade-Hochschule
- Johann-Sebastian-Bach-Straße
- Posener Straße

Die Regionalbuslinien sind jedoch nicht auf diese Verknüpfungspunkte ausgerichtet.

Von der aktuellen Liniennetzkarte und den aktuellen Fahrplänen werden weitere Umsteigehaltestellen benannt.

Laut Karte:

- Banter Kirche

Laut Fahrplan:

- Voslapp-Süd
- Drei dichtbeieinanderliegende Haltestellen mit der Haltestelle Friedensstraße in der Mitte.

Zur besseren Übersicht werden die einzelnen Verknüpfungspunkte hier dargestellt:

Bahnhof/ZOB

Die Haltestelle Bahnhof/ZOB ist die einzige, an der sämtliche Stadtbuslinien (mit Ausnahme der Linie 5) zusammengeführt werden. Damit ist diese Haltestelle von herausragender Bedeutung nicht nur für die Verknüpfung zum Bahn- und Regionalbusverkehr, sondern auch innerhalb des Stadtbusnetzes. Eine zeitlich systematische Korrespondenz zwischen den einzelnen Linien besteht nicht.

Posener Straße

An der Haltestelle Posener Straße verkehren die Stadtbuslinien 1 und 6. Dadurch, dass die Differenzzeiten bei An- und Abfahrt der beiden Linien nicht symmetrisch sind, ergeben sich richtungsabhängig unterschiedliche Wartezeiten für den umsteigenden Fahrgast. Dieser Umsteigepunkt ist für Umsteiger von der Linie 1 zur Linie 6 von Interesse, um von dort aus zur Haltestelle Klinikum zu gelangen, die von der Linie 1 nicht bedient wird.

Klinikum/Jade-Hochschule

Diese Haltestelle verfügt nach dem ZOB über die meisten zusammentreffenden Linien. Die Linien 2, 3, 4 und 6 treffen hier zusammen, wobei die Linien 2 und 3 hier starten bzw. enden. Sowohl die Hin- als auch die Rückfahrten der anderen Linien sowie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linien 2 und 3 „treffen“ sich in einem 2-Minuten-Zeitfenster zur feststehenden Minute.

Johann-Sebastian-Bach-Straße (JSB-Straße)

An dieser Haltestelle verkehren die Linien 1 und 4, wobei die Linie 4 hier startet bzw. endet.

Dieser Umsteigepunkt ist für Umsteiger von der Linie 1 interessant, um von dort aus zur Haltestelle Klinikum zu gelangen, die von der Linie 1 nicht angefahren wird. Gleichzeitig fungiert die Linie 4 hier als Zubringer in den Stadtnorden.

Rathaus

Die Haltestelle Rathaus wird von den Linien 2, 5 und 6 angefahren, wobei die Linie 5 nur zweimal täglich verkehrt und somit ohne Relevanz für die Verknüpfung ist. Da die anderen beiden Linien 2 und 6 beide am ZOB und am Klinikum halten, gibt es an dieser Stelle eher ein geringes Umsteigepotential.

Bismarckplatz

Hier verkehren die Linien 1, 2 und 5. Fahrgäste haben am Bismarckplatz die Möglichkeit, von der Linie 5 aus umzusteigen, um zum ZOB oder zum Klinikum zu gelangen. Die Haltestelle ZOB ist ca. 1,3 km Laufweg entfernt.

Die Ankunft- und Abfahrzeiten der Linien 1 und 2 sind zeitlich aufeinander abgestimmt, so dass eine richtungsbezogene Korrespondenz besteht und die Umsteigerquote hoch ist.

Banter Kirche

An dieser Haltestelle halten die Stadtbuslinien 2, 3 und 4. Alle drei Linien halten ebenfalls am ZOB und am Klinikum. Umstiege sind möglich, allerdings zeitlich nicht aufeinander abgestimmt.

Voslapp-Süd

Hier verkehren die Linien 1 und 6. Die Linie 1 startet und endet hier. Die Busse sind zeitlich nicht auf einander abgestimmt, so dass zwar Umsteigen theoretisch möglich, aber praktisch nicht attraktiv ist.

Friedenstraße

Innerhalb der Fahrpläne werden die Haltestellen Friedenstraße, Friedhof Friedenstraße und Karl-Hinrichs-Stift als Umsteigepunkt beschrieben. Hier verkehren die Linien 1 und 2, ohne die gleiche Haltestelle anzufahren. Die Linie 1 hält an der Haltestelle Friedensstraße und die Linie 2 an den Haltestellen Friedhof Friedenstraße und Karl-Hinrichs-Stift. Die Haltestelle Friedensstraße liegt zwischen den anderen beiden mit einem Laufweg von ca. 100 Metern bzw. 200 Metern. Bedingt durch die unterschiedlichen Ankunftszeiten ist ein Umstieg unattraktiv.

4.3 Regionalbusverkehr

Die Stadt Wilhelmshaven wird weitestgehend von Stadtbuslinien erschlossen. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch mehrere Regionalbuslinien, die insbesondere für die Außenbereiche und die Stadt-Umland-Verknüpfung von Bedeutung sind.

Überregionale Verbindungen

Diese regionalen Buslinien verbinden die Stadt Wilhelmshaven mit den Landkreisen Friesland, Wittmund und Aurich und stellen ein wichtiges Angebot für die Verbindungen in die Region mit den benachbarten Grund- und Mittelzentren dar.

Wilhelmshaven – Landkreis Friesland

Zu den fahrplanmäßigen Linienverkehren in den Landkreis Friesland gehören die Verbindungen:

- Linie 251: WHV – Sande – Zetel – Bockhorn – Varel
- Linie 121: WHV – Sengwarden – Hooksiel – Schillig
- Linie 216: WHV – Fedderwardergroden – Sengwarden – Jever
- Linie 219: WHV – Schortens – Jever
- Linie 222: WHV – Sande

Diese werden durch einzelne Buslinien ergänzt, die allerdings entweder zu speziellen Anlässen oder Zwecken eingesetzt werden:

- Linie N39: WHV – Jever, Jever – Hooksiel (Nachteule)
- Linie 270: WHV – Sande – Zetel – Bockhorn – Varel (Sonderlinie: Wochenende an der Jade)
- Linie 277: WHV – Sande – Zetel (Sonderlinie: Zeteler Markt)

Wilhelmshaven – Landkreis Wittmund und Landkreis Aurich

In die Landkreise Wittmund und Aurich verkehrt die folgende Linie:

- Linie 111: WHV – Sande (LK. FRI) – Friedeburg (LK. WTM) – Wiesmoor (LK AUR)

Mit diesem überregionalen ÖPNV-Angebot werden einerseits Gemeinden in den benachbarten Landkreisen erschlossen, andererseits werden Wilhelmshavener Stadtteile angebunden, die nicht von den Stadtbuslinien erschlossen sind.

Bedingt dadurch, dass die Stadtbusse in einigen städtischen Bereichen nicht verkehren, ist insbesondere die Erschließung in den Stadtteilen Sengwarden, Fedderwarden und Langwerth durch die Regionallinien relevant. Bis auf die Siedlung Breddewarden liegen die Siedlungsbereiche in einem 600-Meter-Radius der Haltestellen. Die Ortskerne von Sengwarden und Fedderwarden werden von den Linie 121, 216 und 219 bedient, Langwerth von der Linie 219, Heiligengroden, zu Langwerth gehörend, an der Grenze zu Aldenburg und Schaar, wird ebenfalls von den Regionalbuslinien 121, 216 und 219 bedient, wobei das Angebot der Linie 216 ausschließlich auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet ist.

In der übrigen Kernrandzone und Kernzone bedienen die Regionalbusse und Stadtbusse weitgehend die gleichen Haltestellen mit zum Teil abweichenden Linienführungen. Eine aufeinander abgestimmte Koordination der Fahrpläne besteht allerdings nicht.

Die Fahrtenhäufigkeiten und die Betriebszeiten der Regionallinien sind stark unterschiedlich. Zumeist verkehren die ersten Busse auf diesen Linien zwischen 5 und 6 Uhr, das Betriebsende liegt zwischen 16 und 24 Uhr.

Auch die Fahrtenanzahl auf diesen Linien variiert stark. Bei Betrachtung der sechs wichtigen Regionalbuslinien ist festzustellen, dass an Schultagen eine große Bandbreite des Angebotes mit einer Fahrtenanzahl von 12 bis 30 Fahrten pro Linie und Richtung angeboten wird. In den Ferien und insbesondere an Samstagen ist die Fahrtenanzahl deutlich eingeschränkt. Sonntags bestehen Fahrtenangebote nur auf der Linie 111.

Bedingt durch die nicht vertakteten Fahrten und die unregelmäßigen Abfahrtszeiten der Regionalbuslinien sind diese trotz zum Teil hoher Frequenz in ihrer Nutzerakzeptanz stark eingeschränkt. An den Umsteigehaltestellen lässt sich keine koordinierte Verknüpfung zu den Linien des Stadtbusses erkennen.

Bei den im Wilhelmshavener Stadtgebiet fahrenden Regionalbuslinien sind teilweisen Parallelfahrten festzustellen. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch eine Überlagerung von Stadtbuslinien. Eine Abstimmung der Fahrpläne findet bislang nicht statt.

Bedienungssachse Bismarckstraße



Abbildung 12: Bedienungssachse Bismarckstraße (Fahrplan Mo-Fr an Schultagen)

Auf der West-Ost-Hauptachse der Bismarckstraße verkehren Regionalbusse zusätzlich zu den Stadtbuslinien 2, 4, 5 und 6, wenn auch mit leicht unterschiedlichen Fahrwegen, so doch mit gleichem Ziel zum ZOB und/oder Bismarckplatz. Die Regionalbuslinien 121 und 219 bedienen zum Teil die gleiche Strecke.

Bedienungssachse Friedr.-Paffrath-Str.

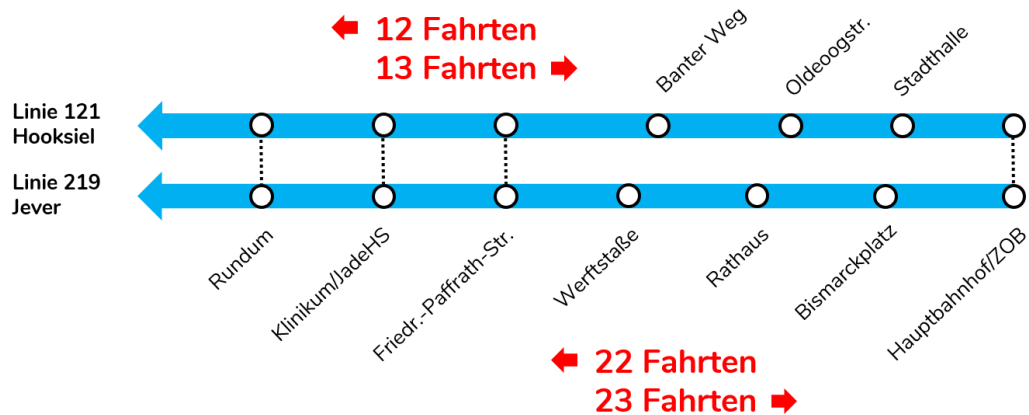


Abbildung 13: Bedienungssachse Friedr.-Paffrath-Str. (Fahrplan Mo-Fr an Schultagen)

Auch diese Nord-Süd-Achse ist ein Beispiel für eine teilweise parallele Linienführung bei Stadt- und Regionalbuslinien. Hier kommt es zu einem überlagerten ÖPNV-Angebot der Stadtbuslinien 2,4 und 6 sowie den Regionalbuslinien 121 und 219.

4.4 Schülerbeförderung

Im Niedersächsischen Schulgesetz (NSchG) ist festgelegt worden, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Somit ist gemäß § 114 Abs. 1 Niedersächsisches Schulgesetz die Stadt Wilhelmshaven für die Schülerbeförderung zuständig. Gemäß §109 NSchG soll hierbei Rechnung getragen werden, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen den Bedürfnissen der Schüler entsprechen.

Die weitere Ausgestaltung der Schülerbeförderung wird in der „Satzung über die Schülerbeförderung im Gebiet der Stadt Wilhelmshaven“ aus dem Jahr 2010 geregelt:

Für die im Stadtgebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler gem. § 114 Abs. 1 Satz 2 Nrn. 1 – 4 NSchG sowie für Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder an

besonderen Sprachfördermaßnahmen gem. § 64 Abs. 3 NSchG teilnehmen, besteht

ein Anspruch auf Beförderung zur nächsten Schule gem. § 114 Abs. 3 NSchG bzw. auf

Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg unter bestimmten Umständen.⁵⁵

Diese Beförderung gilt für Schüler:

- der 1. bis 10. Klasse der allgemeinbildenden Schulen,
- der 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen mit geistig behinderten Schülern
- der Berufseinstiegsschule
- der ersten Klasse von Berufsfachschulen, soweit die Schüler diese ohne Sekundarabschluss I (Realschulabschluss) besuchen,

deren Schulweg einheitlich die Mindestentfernung von 2 km überschreitet.

Die Fahrgastgruppe "Schüler" wird weitgehend im Stadtbusverkehr bedient. Da diese Wege nicht immer ausreichend mit bestehenden ÖPNV-Leistungen abzudecken sind, wird in der Stadt Wilhelmshaven ein eigenes Schulbusnetz angeboten. Dieses wird in einigen Bereichen durch freigestellten Schülerverkehr (FSV) ergänzt. Diese Sonderverkehre sind nur von der Fahrgastgruppe "Schüler" nutzbar. Diese Verkehre reichen von einzelnen Fahrten zu bestimmten Zeiten bis zur annähernd vollständigen Bedienung einzelner Bereiche an Schultagen im Liniencharakter.

In Wilhelmshaven verkehren 8 Schulbuslinien, davon 6 zum Schulbeginn und 2 zum Schulende mit jeweils nur einer Fahrt.

Für die Berechnungen und Darstellungen der Schülerverkehre wurden die Daten der Stadt Wilhelmshaven zugrunde gelegt. Ergänzend dazu wurde die Gesamtanzahl der Schüler pro Schulstandort und Schulform erfasst.

Hiernach ergibt sich, dass 7,30 % der in Wilhelmshaven zur allgemeinbildenden Schule gehenden und anspruchsberechtigten Schüler im freigestellten Schülerverkehr unterwegs sind.

⁵⁵ Satzung über die Schülerbeförderung im Gebiet der Stadt Wilhelmshaven, Beschlussfassung vom 17.11.2010

Schule	Schüler	ÖPNV- berechtigt	Anteil in %	FSV	Anteil in %
GS Altengroden	204	56	27,45%	0	0,00%
GS Finkenburgschule	137	5	3,65%	0	0,00%
GS Hafenschule	191	35	18,32%	29	82,86%
GS Mühlenwegschule	374	32	8,56%	11	34,38%
GS Rheinstraße	219	9	4,11%	0	0,00%
GTS Rüsterei	221	141	63,80%	55	39,01%
GS Senkwarden	106	69	65,09%	10	14,49%
GS Stadtmitte	305	12	3,93%	0	0,00%
GS Voslapp	189	42	22,22%	0	0,00%
GS Wiesenhof	257	7	2,72%	0	0,00%
kath. GS Sankt Martin	147	61	41,50%	50	81,97%
FÖZ	158	99	62,66%	31	31,31%
OBS Stadtmitte	718	302	42,06%	1	0,33%
OBS Marion- Dönhoff- Schule	652	407	62,42%	22	5,41%
IGS	1342	758	56,48%	2	0,26%
NGW	970	524	54,02%	0	0,00%
OBS Franziskussschule	315	145	46,03%	1	0,69%
Cäcilien-schule	614	200	32,57%	0	0,00%
Gesamt	7119	2904	40,79%	212	7,30%

Tabelle 12: Aufteilung der anspruchsberechtigten Schüler der Allgemeinbildenden Schulen⁵⁶

Im Bereich der BBS sind knapp 200 Schüler berechtigt mit dem Bus zu fahren; also knapp 7,3 %. Davon fährt jedoch keiner im freigestellten Schülerverkehr.

Neben den Schulen innerhalb der Stadt Wilhelmshaven besucht eine geringe Anzahl der Schüler auch Schulen anderer Landkreise. Dies betrifft 113 anspruchsberechtigte Schüler, von denen 109 im freigestellten Schülerverkehr befördert werden.

Zusammengefasst sind bei 3.219 anspruchsberechtigten Schülern 321 (= 9,97 %) im freigestellten Schülerverkehr unterwegs.

⁵⁶ Eigene Darstellung und Berechnungen der von der Stadt Wilhelmshaven zur Verfügung gestellten Schülerzahlen.

4.5 Weitere Mobilitätsangebote

4.5.1 Flexible Bedienungsformen

Bei den Linien 2 und 4 werden abends in der Schwachverkehrszeit Anrufsammeltaxen (AST) eingesetzt. Hierfür muss der Fahrgast den Fahrtwunsch mindestens 30 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch melden. Diese Fahrten sind in den Veröffentlichungen und Aushängen mit einem Symbol und anderer Farbe gekennzeichnet. Für die Nutzung dieses Angebotes wird ein Komfortzuschlag von 1 € zum normalen Tarif erhoben.

Die Stadtwerke beabsichtigen, ab dem 01.01.2020 die Bedienung der Linien 2 und 4 in den Abendstunden wieder mit regulären Fahrten durchzuführen. Diese Maßnahme wird vom Aufgabenträger außerordentlich begrüßt.

Im Regionalbusverkehr werden einzelne Fahrten in den verkehrsschwachen Zeiten von flexiblen Verkehren angeboten. Auf der Linie 121 deckt „Ruf-mich-Bus“ Fahrten in den Abendstunden sowie an den Wochenenden ab. An Sonntagen wird das komplette Fahrtenangebot bedarfsorientiert erbracht. Bei den Regionalbuslinien gelten abweichend von den Regelungen im Stadtbusverkehr andere Anmeldebedingungen. Außerdem sind die Frist für eine Fahrtbestellung und die Telefonnummer, unter der der Fahrtwunsch gemeldet werden kann, unterschiedlich.

4.5.2 Carsharing

Seit Juni 2019 bietet die Firma Cambio im Stadtgebiet von Wilhelmshaven ein stationäres Carsharing an. Die Jade Hochschule, die Wilhelmshavener Sparkasse und das Klinikum Wilhelmshaven treten dabei als Kooperationspartner auf. Abokunden der Stadtwerke erhalten Vergünstigungen auf die Mietpreise.

Die Anmeldung für Neukunden kann über die Tourist-Information erfolgen. Fahrzeugstandorte sind am Theaterplatz, beim RATRiUM und am Stadtpark vor der Jade Hochschule eingerichtet worden. Zu beachten ist hierbei, dass sich zwei der Standorte direkt an den wichtigen Haltestellen Rathaus und Klinikum/Jadehochschule befinden.

Die Erfahrungen aus dem für die Stadt Wilhelmshaven neuen Mobilitätsangebot sind noch zu gering, um daraus Schlüsse ziehen zu können. Für die Zukunft und die weitere Entwicklung ist darauf zu achten, dass sich die Mobilitätsangebote von Carsharing und ÖPNV nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen. Dabei kommt der Wahl geeigneter Fahrzeugstandorte eine besondere Bedeutung zu.

4.5.3 Multimodalität

Das Thema Multimodalität, also die abgestimmte Koordination der einzelnen Verkehrsträger aufeinander, ist in der Stadt Wilhelmshaven bislang noch nicht aufgegriffen worden. Eine konsequente Verknüpfung der einzelnen Mobilitätsangebote untereinander wurde noch nicht realisiert.

4.6 Fahrzeugbestand

Zum Stand vom Januar 2019 sind im Wilhelmshavener Stadtbusverkehr 16 Standardlinienbusse/Niederflur und 12 Gelenkbusse/Niederflur im Einsatz. In der Flotte der Fahrzeuge werden die Euro-Normen E5, EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), E6 sowie E6/Hybrid eingesetzt. Die älteren Fahrzeuge mit der E5-Norm sind nur noch in geringem Umfang im Einsatz, zudem werden 4 davon im Laufe des Jahres 2019 gegen neuere Modelle ausgetauscht.

Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugalter von 4,5 Jahren verfügen die Stadtwerke Wilhelmshaven über eine sehr junge und moderne Busflotte.

Durch den Einsatz der Hybridfahrzeuge und der Busse mit Rekuperationsmodul (Vorstufe zum Hybrid, also auch mit Stromeinspeisung, allerdings noch nicht als Hybrid homologiert) verfügen die Stadtwerke darüber hinaus über einen sehr abgasarmen Fuhrpark.

4.7 Tarif

Der Tarif ist neben den bereits genannten Qualitätskriterien ein wesentliches Angebotsmerkmal des ÖPNV und trägt entscheidend zur Nutzerakzeptanz bei. Die Nutzbarkeit sowohl für Stammkunden als auch für Gelegenheitsfahrgäste schlägt sich in der Tarifstruktur, der Preisgestaltung und der Preishöhe nieder.

4.7.1 Tarifstruktur

Die Tarife der Stadtwerke Wilhelmshaven orientieren sich an die Struktur des Verkehrsbundes Ems-Jade. Auf den Regionalbuslinien wird innerhalb des Stadtgebietes von Wilhelmshaven ebenfalls der Stadtbustarif angewandt.

Ticketart	Anmerkung	Erhältlichkeit
60-Minutenkarte	Erwachsene; Kinder	Fahrer
4 x 60-Minutenkarte	Erwachsene; Kinder	Fahrer
24-Stundenkarte		Fahrer
Jade-Monatskarte		Fahrer
Jade-Monatskarte im Abo		Nur im Abo/ZOB/Verwaltung
9-Uhr-Monatskarte		Fahrer
9-Uhr-Monatskarte im Abo		Nur im Abo/ZOB/Verwaltung
JOB-Ticket Kleinkunden-Abo	5-49 Karten	Nur im Abo/ZOB/Verwaltung
JOB-Ticket Großkunden-Abo	50-100 Karten, ab 101 Karten	Nur im Abo/ZOB/Verwaltung
Schüler-Monatskarte		Fahrer
Schülerkarten „Plus“		Fahrer
Kurzstreckenfahrtscheine	Erwachsene; Kinder, 4 Haltestellen	Fahrer
Fahrradkarte	Pro Fahrrad	Fahrer

Tabelle 13: Tarifübersicht

Die Kindertarife gelten für Kinder von 4 bis 11 Jahren.

An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen gilt die 24-Stundenkarte in erweiterter Form für maximal 2 Erwachsene und 3 Kinder. Beim Job-Ticket gilt diese Mitnahmeregelung werktags ab 19 Uhr sowie an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ganztägig.

Die Schülerkarte „Plus“ stellt ein monatliches Upgrade zum normalen Schülerticket dar, so dass es wie eine normale Monatskarte ohne Einschränkungen genutzt werden kann.

Bis auf die Tickets im Abonnement sind alle Fahrkarten für den Stadtbusverkehr in den Bussen erhältlich. Damit ist ein kundenfreundlicher Vertrieb sichergestellt. Ein Netz an Vorverkaufsstellen ist nicht vorhanden. Lediglich die Stadtwerke selbst bieten über ihr Service-Center am ZOB und am Betriebshof Vorverkaufs- und Auskunftsdienste an. Die zur Verfügung stehenden Öffnungszeiten sind allerdings stark eingeschränkt. Zu den Zeiten der größten ÖPNV-Nachfrage morgens und nachmittags steht kein Serviceangebot zur Verfügung.

4.7.2 Gegenwärtige Tarifhöhe

Das Einzelticket wird als 60-Minuten-Ticket zum Preis von 2,50 € angeboten. Daneben ist auch ein Kurzstreckenticket für 1,90 € erhältlich.

Mehrfahrtenkarten stehen als 4 x 60-Minuten-Ticket zum Preis von 8,30 € zur Verfügung und das 24-Stunden-Karte kann für 6,10 € erworben werden.

Bei den Zeitkarten gibt es mit der Jade-Monatskarte ein Standard-Monatsticket zum Preis von 56 €. Im Abonnement ist die Jade-Monatskarte für 51 € erhältlich

Um die morgendliche Hauptverkehrszeit zu entlasten und eine Alternative für weniger zeitsensible Fahrgäste anbieten zu können, stehen auch den Kunden in

Wilhelmshaven Monatskarten zur Verfügung, die erst ab 9 Uhr genutzt werden dürfen.

Die 9-Uhr-Monatskarte kostet 44 € beziehungsweise 40 € im Abo.

Ergänzt wird das Ticketsortiment mit Job-Tickets als vergünstigte Monatstickets in zwei unterschiedlichen Varianten. Der Preis orientiert sich dabei an der Abnahmemenge.

Für Kinder werden vergünstigte Fahrkarten im gesamten Ticketspektrum angeboten. Für Schüler stehen Schülerkarten zum Preis von 42 € zur Verfügung. Das Ergänzungsticket Schülerkarte „Plus“ ist für 9,90 € zu erwerben.

4.7.3 Angebote und Sondertarife

Niedersachsen-Ticket und Niedersachsentarif

Neben dem Niedersachsen-Ticket gilt seit dem Jahresende 2018 auch der Niedersachsentarif für Einzel- und Rückfahrkarten inklusiv der gültigen Anschlussmobilität für den Bar- und Zeitkartentarif sowie das Niedersachsen-Ticket für die Weiterfahrt mit dem ÖPNV/Bus.

Mit dem Niedersachsen-Ticket (nicht erhältlich über die Stadtwerke) können bis zu 5 Fahrgäste einen Tag lang in nahezu ganz Niedersachsen, Bremen und Hamburg die Züge, Busse und Bahnen nutzen.

Fahrgäste mit den genannten Tickets des Niedersachsentarifes können am Start- und Zielort den ÖPNV für Ihre Anschlussfahrten kostenfrei nutzen, insofern diese beim Fahrkartenkauf gebucht wurde.

Cityticket (DB)

Bei Vorlage einer BahnCard der Deutschen Bahn erhalten die Inhaber eines Fernverkehrsfahrscheins mit dem Ticketaufdruck „Wilhelmshaven+City“. Dieses kann bei Zielen innerhalb Wilhelmshavens genutzt werden.

4.8 Kommunikation und Information

Bedeutung der Fahrgastinformationen

Die Grundlage für einen erfolgreichen Nahverkehr sind ausreichende Informationen über die Funktionsweise des Systems. Schlecht verfügbare oder unzureichend aufbereitete Informationen wirken als Zugangsbarriere.

Als Basis für einen benutzerfreundlichen Nahverkehr sollten folgende Informationsbedürfnisse der Fahrgäste, ohne großen zeitlichen und organisatorischen Aufwand, erfüllt werden:

- Welches Verkehrsmittel kann genutzt werden?
- Wo ist die Start- und Zielhaltestelle? Wie weit liegen diese von dem Ausgangspunkt bzw. Ziel entfernt?
- Wann fährt das Verkehrsmittel zu dem gewünschten Ziel?

- Welcher Fahrpreis muss entrichtet werden?
- Wo kann ein Fahrschein erworben werden?

Zukünftig werden Informationen, die auf Echtzeitdaten basieren, immer wichtiger. Damit entwickeln sich Fahrgastinformationssysteme zunehmend zu individualisierbaren Reiseassistenten, die nicht mehr ausschließlich der reinen Verbindungsauskunft dienen. Informationen, z. B. über die Haltestellenumgebung oder die aktuelle Verkehrslage können in mobilen Anwendungen zusätzlichen Nutzen schaffen.

Die Homepage der Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven bietet die Fahrplanauskunft für das Stadtbussystem in Wilhelmshaven. Hier findet der Fahrgast Informationen zu den Fahrplänen und Liniennetzen mitsamt den Haltestellen. Der Link zu den Beförderungsentgelten ist eher unauffällig in einem Text eingebaut, bietet jedoch eine Tabelle mit sämtlichen Ticketmöglichkeiten für das Stadtbussystem. Ebenfalls ist ein Hinweis auf die Möglichkeit der Information über FahrPlaner-App zu finden.

Zu allen Stadtbuslinien werden Fahrplanflyer herausgegeben, die den Kunden in den Bussen der Stadtwerke und an wichtigen Auslagestellen zur Verfügung stehen.

Informationen zu den Regionalbuslinien sind hier nicht zu finden. Online-Informationen zu allen Verkehrsmitteln in der Stadt Wilhelmshaven werden über die Internetpräsenz des Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ) zur Verfügung gestellt. Der VEJ bedient sich dabei der Daten des Fahrplanauskunftssystem Connect (Elektronische Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen). Durch die Einbindung in das System Connect auf vielen verschiedenen Anbieterseiten können Kunden auf diesen Seiten Fahrplanauskünfte zum ÖPNV in und nach Wilhelmshaven erhalten; so zum Beispiel auf den Seiten von BSAG, VWG, VNN oder dem Fahrplaner des VBN.

Neben der telefonischen Auskunftsmöglichkeit bei den Stadtwerken gibt es innerhalb Wilhelmshavens drei stationäre Informationspunkte, wobei sich das Info Center direkt beim ZOB befindet.

Die Echtzeitinformation ist im Aufbau begriffen. Damit kann zukünftig sowohl in den Fahrzeugen, als auch über die online-Medien die aktuelle Verkehrssituation beauskunftet werden. Dieses ist für die Kunden bei der Fahrtenplanung von großer Bedeutung. Sowohl bei einer Fahrt innerhalb des Stadtbusnetzes, als auch darüber hinaus, erhält der Fahrgast auch bei Betriebsabweichungen, Störungen und Verspätungen Informationen, die es ihm erleichtert, den ÖPNV zu nutzen.

4.9 ÖPNV-Nachfrage

Entsprechend des Qualitätsberichts für das Jahr 2017 nutzten über 6 Millionen Fahrgäste das System ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven. Davon entfallen 51,61% auf die Fahrgastgruppe Schüler & Ausbildung. Die restlichen 48,39 % bilden den sogenannten Jedermannverkehr. Von der Gruppe der Schüler nutzen ca. 600.000 Fahrgäste das Schulbusnetz, die übrigen werden im Stadtbuslinien-netz befördert.

Insgesamt gab es im Vergleich zum Vorjahr (2017 zu 2016) einen Zuwachs von knapp 300.000 Fahrgästen.

Bei der Schwerbehindertenerhebung im Jahr 2018 stellte sich heraus, dass die beiden Stadtbuslinien 1 und 6 zusammen ca. 50 % der Fahrgäste befördern. Es folgen die Linien 2 mit knapp 20 % und Linie 4 mit knapp 15 %.

Bedingt durch ihren Sonderstatus rangieren die Linien 5 und 8 am unteren Ende der Fahrgastzahlen. Nur 1,5 % sämtlicher Fahrgäste entfallen auf diese beiden Linien.

Besonders auffällig ist, dass die Linie 3 zwar 16,4 % der Fahrten pro Jahr anbietet, aber nur 4,77 % der Fahrgäste diese nutzen. Obgleich diese Linie an den relevanten Haltestellen Klinikum Wilhelmshaven/Jade Hochschule und ZOB hält, ist sie bedingt durch ihren Linienvverlauf für Fahrgäste uninteressant, die direkte und schnelle Verbindungen zwischen diesen beiden Haltestellen wünschen. Dieser Wunsch wird durch die Linien 4 und 6 befriedigt. Dennoch übernimmt die Linie 3 durchaus Funktionen, die die Feinerschließung in einigen Bereichen sicherstellt (z. B. Wohnstadt West).

Auch wenn die Schulbusfahrten nur knapp 1 % der jährlichen Fahrten anbieten, bündeln sie ca. 9 % der Fahrgäste und verfügen damit über eine überdurchschnittliche Auslastung.

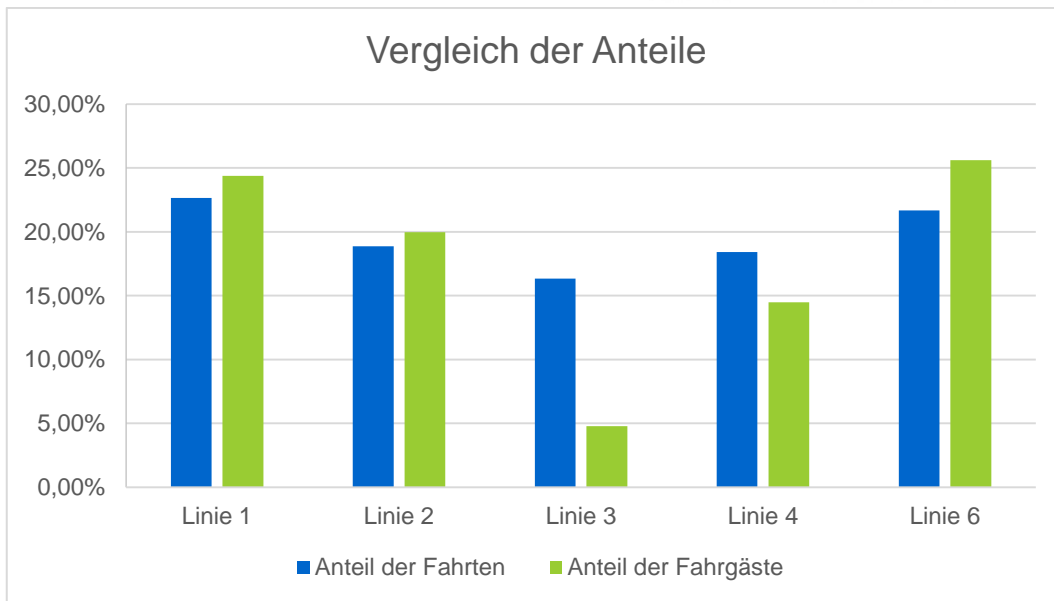


Abbildung 14: Linienbezogener Vergleich der prozentualen Anteile von Angebot und Nachfrage (Fahrten und Fahrgäste) im Stadtbusverkehr⁵⁷

4.10 Fazit

Der ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven wird durch sieben Stadtbuslinien sichergestellt. Ergänzt wird das Angebot durch mehrere Regionalbuslinien, die auf der einen Seite die Stadt mit seinem Umland verbindet und ein- und ausbrechende Verbindungen sicherstellt. Andererseits sind die Regionalbuslinien aber auch für den Busverkehr in der Stadt von Bedeutung und stellen wichtige Ergänzungen zum Stadtbusverkehr dar.

Die fünf wichtigsten Stadtbuslinien sind in ihrer Angebotsstruktur wenig differenziert, weisen jedoch aufgrund ihrer spezifischen Ausprägung mit räumlicher Lage, Linienführung und Potenzial sehr unterschiedliche Strukturen auf.

Bei der Betrachtung der Angebotsqualität ist festzustellen, dass der insgesamt gute Stadtverkehr dennoch einzelne Defizite aufweist. Hier ergibt sich Handlungsbedarf allen relevanten Bereichen der Erschließung, Verbindung, Bedienung und Verknüpfung.

Das Tarifangebot innerhalb der Stadt Wilhelmshaven ist umfassend und sein Vertrieb wird mit dem Fahrerverkauf pragmatisch gehandhabt. Das Preisniveau erscheint recht hoch.

Bislang ist der Stadt- und Regionalbusverkehr nicht aufeinander abgestimmt. Dieses führt nicht nur zu Ineffizienzen beim Fahrzeugeinsatz, sondern auch zu regelmäßigen Parallelverkehr auf den ÖPNV-Hauptachsen.

⁵⁷ Eigene Berechnung der Bestandfahrten anhand der derzeit gültigen Fahrpläne, Verteilungsschlüssel der Fahrgäste von der Stadt Wilhelmshaven zur Verfügung gestellt.

5 Bewertung Status quo und aktuelle Tendenzen

Nicht nur in der Stadt Wilhelmshaven im speziellen, sondern auch allgemein, sind große Veränderungen im Mobilitätsbereich festzustellen. Dabei spielen gesellschaftliche Entwicklungen ebenso eine Rolle, wie ein verändertes Mobilitätsverhalten und wachsendes Umweltbewusstsein. Die individuellen Anforderungen an moderne und zeitgemäße Fortbewegung unter Berücksichtigung einer immer größer werdenden Bedeutung des Umweltverbundes machen die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV in einem multimodalen Umfeld zu einer Herausforderung.

5.1 Anforderungen der Nutzergruppen des ÖPNV

Der Bereich der Mobilität befindet sich in einem starken Wandel.

Die steigende Belastung durch den MIV wird zunehmend als Belastung empfunden. Die Bewusstseinsänderung in der Bevölkerung ist deutlich spürbar und führt bereits jetzt zu einem veränderten Mobilitätsverhalten insbesondere in den Städten.

Der allgemeine Trend geht in Richtung Umweltverbund.

Die Zulassungszahlen bei privaten Pkw steigen zwar gerade noch an, aber insbesondere jüngere Menschen tendieren immer stärker zu Alternativen zum eigenen Pkw. Auch die Führerscheinverfügbarkeit bei jungen Erwachsenen ist nicht mehr so stark gegeben, wie in der Vergangenheit.⁵⁸ Dazu kommt die Tendenz, den Führerschein deutlich später zu machen und ein Fahrzeug trotz Führerscheins nicht zu kaufen.⁵⁹

Durch Veränderungen in Altersstruktur und Demographie ergeben sich zusätzlich neue Anforderungen an den ÖPNV. Hierbei geht es insbesondere um die Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen und mobilitätseingeschränkter Personen.

Die Verteilung der Wilhelmshavener Bevölkerung im Kernstadtgebiet einerseits und die stark ländlich geprägten peripheren Eingemeindungen andererseits erschweren die nachfragegerechte Versorgung durch den ÖPNV.

Für die Planung des künftigen Verkehrsangebotes sind die Belange aller einzelnen Nutzergruppen wie Schüler, Berufstätige, Mobilitätseingeschränkte oder Senioren stärker zu berücksichtigen und zu differenzieren. Während beispielsweise Senioren in den Vormittagsstunden ein Verkehrsangebot für Fahrten zum Arzt oder zum Einkauf benötigen, brauchen Schüler außerhalb der Schulzeiten

⁵⁸ Bmvi: Mobilität der Zukunft. Ergebnisbericht, Projekt „ShareWay - Wege zur von Shared Mobility zur dritten Generation“. 2016

⁵⁹ Canzler, W.; Knie, A.: Die neue Verkehrswelt. Mobilität im Zeichen des Überflusses: schlau organisiert, effizient, bequem und nachhaltig unterwegs. Eine Grundlagenstudie im Auftrag des BEE e.V.. 2015

ein Fahrtenangebot für Zwecke der Freizeitgestaltung, zum Sport oder zu schulischen Arbeitsgemeinschaften. Selbstverständlich gibt es auch am Wochenende ein Mobilitätsbedürfnis aller Menschen. Es stellt sich die Frage, in welchen der o. g. Zeiträumen ein wirtschaftlich vertretbares Verkehrsangebot vorgehalten werden kann. Insgesamt hat sich die Bedeutung der Verkehrszwecke in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Der Anteil der „klassischen“ Berufsverkehre sinkt und verändert sich. Aufgrund von kürzeren und flexiblen Arbeitszeiten sowie neuen Arbeitszeitmodellen entstehen neue Anforderungen an die Mobilität und insbesondere an den ÖPNV. Die Anzahl der Wege im Freizeitbereich nehmen immer noch deutlich zu.

Dieser Veränderungsprozess hält an und wird in Zukunft von großer Bedeutung sein.

Starke Nachfrageveränderungen sind außerdem im Nutzerverhalten der durchschnittlichen Gesamtbevölkerung festzustellen. Die Bereitschaft, auf das eigene Auto zu verzichten, wächst und die Nachfrage nach alternativen Mobilitätsformen steigt. Damit wird der ÖPNV in der Zukunft eine deutlich stärkere Bedeutung erhalten.

5.2 Bewertung des Stadtbusverkehrs

Der Schwerpunkt der angebotenen ÖPNV-Leistungen in der Stadt Wilhelmshaven konzentriert sich auf den Stadtbusverkehr. Ergänzt wird dieses Angebot durch Regionalbuslinien, die die peripher gelegenen Bereiche anbinden.

Die Stadtbuslinien zeichnen sich durch eine hohe Fahrtenhäufigkeit, mit für alle Zielgruppen nutzbaren Betriebszeiträumen und im Takt verkehrenden Buslinien aus.

Im Bereich des Stadtbuslinienverkehrs ist ein stark undifferenziertes Fahrplanangebot auf allen Hauptlinien und nahezu allen Linienabschnitten erkennbar. Das überwiegend einheitliche Angebot orientiert sich in nur geringem Maße an der Nachfrage und ist unabhängig von Fahrgastaufkommen und Kundenpotenzial.

Dadurch, dass detaillierte Fahrgastzahlen und Daten zur allgemeinen Verkehrsnachfrage nicht vorhanden sind, lassen sich nur allgemeine Aussagen treffen. Die Berechnungen der Stadtwerke Wilhelmshaven und eigene Beobachtungen zeigen allerdings eine große Bandbreite bei der Nachfrage. Eine detaillierte Fahrgasterhebung ist dringend erforderlich, um hier eine verlässliche und solide Grundlage für zukünftige Planungen und eine Weiterentwicklung des ÖPNV zu erhalten.

5.2.1 Erschließungsqualität

Im Kapitel 4.2.1 wurden die Einzugsgebiete der Haltestellen in den unterschiedlichen Zonen untersucht. Anhand dieser Einzugsgebiete kann abgeschätzt werden, welcher Prozentsatz der jeweiligen Bevölkerung einen Zugang zum System des ÖPNV hat.

Ein Stadtteil gilt als erschlossen, wenn 80 % der dort wohnenden oder arbeitenden Personen angebunden sind. Obgleich im Stadtgebiet einzelne Erschließungslücken ersichtlich sind, ist das Stadtgebiet von Wilhelmshaven gut erschlossen. Bei den meisten Netzlücken handelt es sich in der Regel um Bereiche mit einer geringeren Bevölkerungsdichte.

Nichtsdestotrotz gibt es mehrere Stadtteile, die in Bezug auf die Erschließung näher betrachtet werden sollten.

Der Innenhafen, der zwar eine eher geringere Einwohneranzahl aufweist, aber dafür eine große Bedeutung für Industrie und Gewerbe hat, ist nahezu unerschlossen. Hier ergibt sich ein Handlungsbedarf, der zudem durch die städtebauliche Neuentwicklung im Bereich des Banter Sees und möglichen neuen Stadthallen-Standort an Bedeutung gewinnt. Derzeit gibt es in diesem Stadtteil nur eine Haltestelle, die im Regionalbusverkehr einmal täglich bedient wird und damit nahezu bedeutungslos ist. Hier besteht eine große Bedienungslücke. Dadurch, dass die Deichbrücke, die die Verbindung zwischen Innenstadt und Banter See sicherstellt, in den kommenden Jahren saniert wird, stellt sich die Situation einer besseren Anbindung dieses Bereichs als recht schwierig dar und muss bei der Suche nach Lösungen berücksichtigt werden.

Noch dringender ist der Bedarf im Stadtteil Rüsterei. Hier liegt die Erschließung bei nur 38 %. Der Hauptgrund ist darin zu sehen, dass es keine zentralen Haltestellen im Siedlungsbereich gibt. Der Stadtteil Rüsterei ist immer noch unzureichend an das Liniennetz des ÖPNV angebunden und verfügt über eine insgesamt stark verbesserungswürdige Erschließung. Dieses Defizit wurde bereits im letzten Nahverkehrsplan und in anderen Gutachten thematisiert. Eine Problemlösung konnte bislang aber nicht realisiert werden.

Ein weiterer Stadtteil mit Erschließungsdefiziten ist Himmelreich-Coldewei. Hier liegt die Erschließung bei ca. 64 %. Hauptgrund ist hierbei die periphere Lage der Haltestellen. Sie befinden sich lediglich in den Randbereichen des Stadtteils. Direkt im Stadtkern wird keine Haltestelle von den Stadtbuslinien, sondern nur von den Schulbuslinien angefahren, so dass wichtige Wohngebiete unterversorgt sind.

Auch wenn die östlichen Groden keine relevanten Siedlungsbereiche aufweisen, sind sie doch als Industrie- und Gewerbegebiete von Bedeutung und stellen

wichtige Beschäftigungsstandorte dar. Während der Heppenser Groden teilweise durch das eingeschränkte Fahrplanangebot der Linie 5 zum Marinestützpunkt erschlossen wird, fehlt in den anderen Gebieten eine Anbindung. Einzig der JadeWeserPort (JWP) verfügt über eine Haltestelle am InfoCenter. Die Gesamtfläche des JWP wird jedoch nach den aktuellen Planungen noch im Jahr 2019 voll vom Stadtbusverkehr erschlossen. Dabei ist eine Linienverlängerung mit drei zusätzlichen Haltestellen vorgesehen.

Grundsätzlich ist eine Nachverdichtung mit Haltestellen in einigen Bereichen erforderlich. Insbesondere in Teilbereichen mit neu ausgewiesenen Wohn- und Gewerbeansiedlungen ist darauf zu achten, dass die Verfügbarkeit von Zustiegspunkten mit der Stadt- und Stadtteilentwicklung Schritt hält.

5.2.2 Verbindungsqualität

Durch die Kombination aus Stadtbuslinien sowohl mit Tangential- als auch mit Radialcharakter verfügt die Stadt Wilhelmshaven insgesamt über ein hohes Angebotsniveau in der Verbindungsqualität.

Damit ist die Ausrichtung des Stadtbusverkehrs auf die innerstädtischen Ziele und den Bahnhof gewährleistet. Darüber hinaus stehen dem Fahrgast Querverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen oder zwischen den Wohnquartieren und beispielsweise dem Klinikum zur Verfügung. Auf einigen Linien führt dieses zwar zu einzelnen Umwegfahrten, bietet allerdings in einem hohen Umfang umsteigefreie Direktverbindungen.

Querverbindungen sind beispielsweise zwischen Schaar oder Altengroden mit dem Klinikum, Maadebogen mit dem Gewerbegebiet West sowie dem Europaviertel mit Bant möglich.

5.2.3 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität des Stadtbusverkehrs ist insgesamt gewährleistet.

Anforderungen an den ÖPNV in Hinsicht auf die Daseinsvorsorge werden an allen Wochentagen erfüllt. Die bewohnten Stadtteile der Kern- und Kernrandzone werden mit den unter 5.2.1 genannten Einschränkungen angebunden.

Im Bereich des Stadtbusnetzes ist das Angebot durch ein einheitliches Bedienungsangebot geprägt. Das Taktangebot der Fahrpläne sowohl an Schul-, als auch an Ferientagen weist kaum Unterschiede auf. An Samstagen wird ein reduziertes, aber gutes Angebot bereitgestellt. An Sonntagen wird dieses Angebot noch stärker eingeschränkt, die Verbindungen sind jedoch weiterhin nutzbar. Eine Ausnahme ist hierbei der Wegfall der Linie 3 an Sonntagen, womit die Stadtteile Schaar und Ebkeriege gar nicht mehr bedient werden sowie der Stadtteil Maadebogen nur noch partiell.

Die einheitliche Bedienungsqualität und einheitliche Taktstruktur auf allen Linien und Linienabschnitten sowie während der gesamten Tagesverkehrszeit montags

bis freitags von ca. 6 bis 18 Uhr machen allerdings eine fehlende Angebotsdifferenzierung deutlich.

Problematischer stellt sich die Situation in den Stadtteilen dar, die auf den Regionalbusverkehr angewiesen sind und nicht im Einzugsgebiet der Stadtbuslinien liegen (siehe Kapitel 5.4).

5.2.4 Verknüpfungsqualität

Die Verknüpfung zwischen den Linien des ÖPNV entscheidet wesentlich über dessen Nutzbarkeit und somit über die Inanspruchnahme durch die Fahrgäste. Dies betrifft sowohl die Verknüpfung innerhalb des Netzes des straßengebundenen ÖPNV, als auch zwischen straßengebundenem ÖPNV und Bahnverkehr.

Bereits heute sind Verknüpfungspunkte vorhanden, die sowohl innerhalb des Stadtbusnetzes, als auch in der Korrespondenz zwischen Stadt-, Regionalbus und SPNV genutzt werden.

Aufgrund der hohen Bedeutung sollte gezielt an einem weiteren Ausbau gearbeitet werden, um die Möglichkeiten noch stärker ausschöpfen zu können.

5.2.5 ÖPNV-Nachfrage

Da keine detaillierten Daten zur innerstädtischen Verkehrsnachfrage und zum Nutzungsverhalten der ÖPNV-Kunden vorliegen, muss auf die groben Auswertungen der Stadtwerke (Kapitel 5.2.5) und auf eigene Beobachtungen zurückgegriffen werden. Die heutige Auslastung der Stadtbuslinien durch die Fahrgäste ist trotz eines vergleichbaren Fahrplanumfangs im Tagesverkehr von starken Unterschieden geprägt. So weisen die Linien 1 und 6 hohe, die Linien 2 und 4 mittlere und die Linie 3 sehr geringe Fahrgastzahlen auf (siehe Abb. 15). Auch ohne detaillierte Ergebnisse aus Erhebungen lässt sich hier feststellen, dass eine Angebotsdifferenzierung dringend erforderlich wäre, um nachfrageorientierte Strukturen aufbauen zu können.

Mit den Ergebnissen aus Fahrgastzählungen, Fahrgastbefragungen und Haushaltsbefragungen ließe sich eine sehr gute Datenbasis erheben, um das Angebot des ÖPNV den Bedürfnissen anzupassen, eine bessere Fahrzeugauslastung zu erreichen und die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

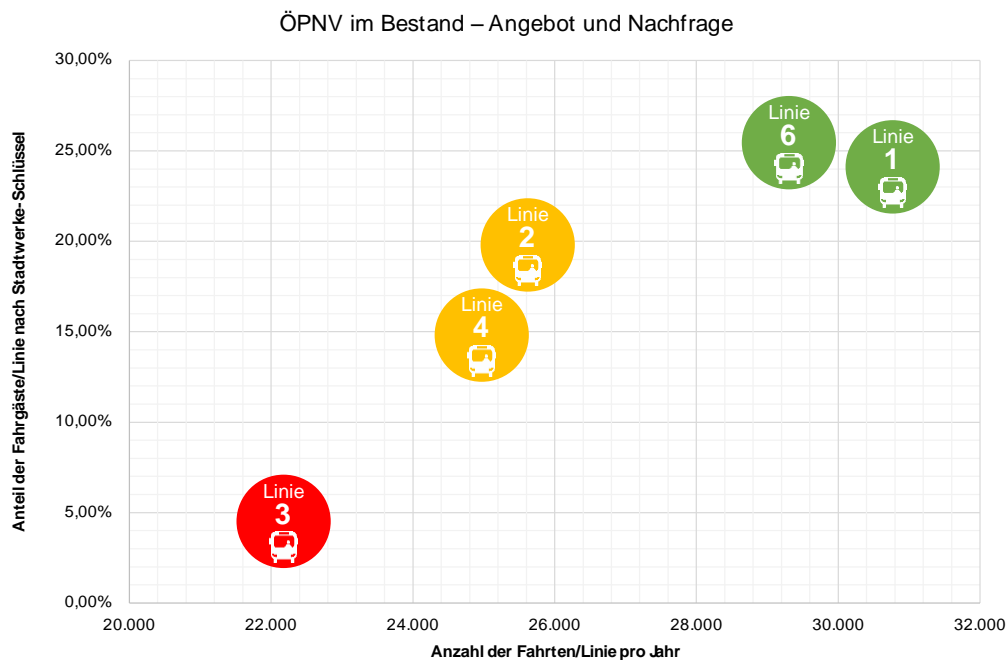


Abbildung 15: Bewertung von ÖPNV-Angebot und Nachfrage im Bestand⁶⁰

5.2.6 Tarif

In Wilhelmshaven wird in den Bussen des Stadt- und Regionalbusverkehrs ein einheitlicher Tarif mit gegenseitiger Anerkennung der Fahrkarten angeboten. Auch die Regionallinien verkehren innerhalb der Stadtgrenze zum Stadttarif. Für Bahnfahrgäste ist hierbei auch die Anerkennung des Niedersachsen-Tickets und -tarifs von Bedeutung. Eine tarifliche Integration in den weiteren Bereich der Verkehrsregion Ems-Jade ist nicht komplett gewährleistet.

Im Vergleich mit anderen Stadtbusverkehren im Nordwesten ist der Tarif im Wilhelmshavener Stadtverkehr recht hoch. Insbesondere unter Berücksichtigung von Stadtgröße und Umfang des ÖPNV-Angebotes wird dieses deutlich.

Sowohl das Einzelticket für Erwachsene zum Preis von 2,50 EUR mit einer Gültigkeitsdauer von 60 Minuten, als auch beispielsweise die Tagestickets für 6,10 EUR liegen über dem Preisniveau anderer Städte.

Gleiches ist im Bereich der Zeitkarten festzustellen. Die Erwachsenen-Monatskarte kostet 56,00 EUR und das Monatsabo 51,00 EUR.

Nachfolgend sind die Vergleichspreise dargestellt:

Wilhelmshaven Monatsticket 56,00

⁶⁰ Eigene Berechnung der Bestandfahrten anhand der derzeit gültigen Fahrpläne, Verteilungsschlüssel der Fahrgäste von der Stadt Wilhelmshaven zur Verfügung gestellt.

Bremen Monatsticket 66,30
Oldenburg Monatsticket 57,00
Bremerhaven Monatsticket 53,40
Delmenhorst Monatsticket 49,60
Emden Monatsticket 39,50

Wilhelmshaven Monatsabo 51,00
Bremen Monatsabo 55,00
Oldenburg Monatsabo 45,00
Bremerhaven Monatsabo 43,60
Delmenhorst Monatsabo 41,30
Emden Monatsabo 25,00

Ebenfalls zum 01.01.2020 wird es im Stadtverkehr Wilhelmshaven eine moderate Preiserhöhung für die angebotenen Tickets geben. Dafür wird aber als Kompensation die Gültigkeit der Tickets (Einzelfahrschein, 4-er Karte) von 60 Minuten auf 90 Minuten verlängert. Bei einer durchschnittlichen Verweildauer von 15 Minuten im Bus werden so mehr Fahrgäste in die Lage versetzt, ihre Hin- und Rückfahrt mit einem Ticket durchzuführen.

5.2.7 Kommunikation und Information

Die Fahrgäste von Bahnen und Bussen in Wilhelmshaven haben mehrere Möglichkeiten, sich über das ÖPNV-Angebot zu informieren. Diese Vielfalt ist grundsätzlich zu begrüßen, da unterschiedliche Fahrgastinformationen entsprechend unterschiedliche Funktionen haben und unterschiedliche Zielgruppen erreichen.

Mobile Fahrgastinformationen durch Anwendungen auf mobilen Endgeräten, wie Smartphones und Tablets, werden von vielen Kunden bereits als Standard vorausgesetzt. Diese mobilen Anwendungen werden sich zunehmend zu individualisierbaren Reiseassistenten, die nicht mehr ausschließlich der reinen Verbindungsauskunft dienen, entwickeln.

Umgebungsinformationen, z. B. über die aktuelle Verkehrslage oder zu Öffnungszeiten am Zielort können zusätzlichen Nutzen schaffen. Dennoch ist auch weiterhin sicherzustellen, dass die Kundenkommunikation auch ohne internetbasierte Angebote möglich ist. Der gedruckte Fahrplan und der Haltestellenausgang werden auch in Zukunft notwendig sein.

5.3 SPNV

Die Stadt Wilhelmshaven ist durch den SPNV erschlossen und angebunden.

Die jahrelangen Ausbauarbeiten der Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg in Verbindung mit Streckensperrungen hat die betriebliche Situation des Bahnverkehrs in den vergangenen Jahren negativ beeinträchtigt. Der zweigleisiger Stre-

ckenausbau und die Elektrifizierung werden in den kommenden zwei Jahren abgeschlossen sein.

Das dann eingeführte neue Fahrplankonzept 2022+ bietet der Stadt eine gute Perspektive zu einer verbesserten und leistungsfähigen Schienenverkehrsanbindung. Die zukünftigen Direktverbindungen unter anderem auch nach Oldenburg, Bremen, Osnabrück und Hannover werden den Nahverkehr in und nach Wilhelmshaven deutlich aufwerten und zu einer Qualitätsverbesserung beitragen.

Dieses neue SPNV-Angebot bietet Chancen für den straßengebundenen ÖPNV, in neuen und besseren Mobilitätsketten planen zu können. Die Bedeutung der Bus-/Schiene-Verknüpfung am Bahnhof Wilhelmshaven kommt damit eine neue Bedeutung zu.

5.4 Regionalbusverkehr

Der Landkreis Friesland ist ebenfalls gerade dabei, seinen Nahverkehrsplan fortzuschreiben und den ÖPNV weiterzuentwickeln. Insbesondere die nach Wilhelmshaven führenden Linien 121 und 219 sollen in absehbarer Zeit vertaktet und das Fahrplanangebot ausgeweitet werden.

Hierdurch ergeben sowohl für den Landkreis, als auch für die Stadt Wilhelmshaven neue Möglichkeiten und Perspektiven. Zum einen werden in den Außenbereichen die Stadtteile Sengwarden und Fedderwarden besser angebunden, zum anderen ergibt sich aber auch in der Kernzone ein besseres ÖPNV-Angebot durch höhere Fahrtenhäufigkeit und bessere Vertaktung.

Um aus städtischer Sicht stärker vom Regionalbusverkehr profitieren zu können, ist eine Integration erforderlich. Im Rahmen einer Stadt-/Umland-Verknüpfung sollten alle positiven Effekte und Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um eine bessere Abstimmung und Verzahnung zwischen den beiden Verkehrsträgern zu erzielen.

So sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, mit den aufeinander abgestimmten Fahrplänen ein höheres Maß an Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Hier bietet sich eine gute Chance, Parallelverkehre abzubauen und Doppelbedienungen zu vermeiden.

5.5 Aktuelle Tendenzen und neue Entwicklungen

Künftige Planungen des ÖPNV-Angebotes müssen, neben dem Status quo, auch neue Rahmenbedingungen im Mobilitätsmarkt berücksichtigen, die sich jetzt erst abzeichnen. Mit der bevorstehenden Änderung des PBefG hinsichtlich flexibler Angebotsformen und der Zulassung von automatisierten oder sogar autonomen Fahrzeugen ändern sich die wirtschaftlichen Bedingungen für die Bereitstellung des ÖPNV erheblich. Auf beide Entwicklungen soll daher im Folgenden eingegangen werden.

Dabei werden drei wichtige Faktoren die zukünftige Entwicklung beeinflussen:

- Demographische Veränderungsprozesse
- Bedarf an flexiblen und bedarfsorientierten Verkehrsangeboten
- Möglichkeiten der Digitalisierung für automatisiertes und autonomes Fahren

Während das Verkehrsaufkommen weitgehend stabil bleibt, wird die Verkehrsleistung zunehmen. Gründe hierfür sind längere Wege, zunehmende Erwerbstätigkeit bei Frauen und eine steigende Erwerbsquote bei den 61- 65-Jährigen. Des Weiteren geht der Trend zu dem Ein-Personen-Haushalt, der mit einem erhöhten Wegeaufkommen einhergeht.

Zukünftig gewinnt voraussichtlich der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr gegenüber dem Berufsverkehr noch mehr an Bedeutung. Insbesondere die Verkehrsnachfrage von älteren Senioren wird steigen. Bisherige Verkehrsspitzen werden abflachen. Hinzu kommt, dass eine zunehmend disperse Verkehrsnachfrage insbesondere im Bereich des Einkaufs- und Freizeitverkehrs eine Bündelung der Verkehrsströme in den ÖPNV erschwert (siehe auch Kapitel 3.7).⁶¹

Seit den 70er-Jahren gibt es umfangreiche Erprobungen und Einsätze mit flexiblen ÖPNV-Systemen, deren Namen wie „Rufbus“ oder „Anruf-Sammel-Taxi (AST)“ nie eindeutig definiert und voneinander abgegrenzt worden sind. In Wilhelmshaven sind bislang nur wenige bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote vorhanden.

Die Genehmigungsfähigkeit der bedarfsgesteuerten Verkehrsmittel ist auch im aktuellen PBefG nicht vollumfänglich geklärt. Insbesondere der vollflexible Rufbus im Flächenbetrieb wird vielfach vom Taxigewerbe durch Klagen verhindert oder eingegrenzt.

In jüngster Zeit wurden bedarfsgesteuerte Verkehrsmittel unter Verwendung neuer Begriffe wie „Ridesharing“ oder „on-demand“-Dienste vielerorts wiederentdeckt. Ob sich durch eine damit erreichte Steigerung der Nachfrage und die neuen Möglichkeiten zur Buchung über Apps eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erreichen lässt, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt. Ebenfalls ist unklar, welche Bedeutung diese Angebotsformen für den zukünftigen Mobilitätsmarkt im ländlichen Raum haben werden.

Aktuell sind diese „neuen“ bedarfsgesteuerten Betriebsweisen den gleichen restriktiven Rahmenbedingungen des PBefG unterworfen. Die Bundesregierung plant, das PBefG zu novellieren. Dabei werden voraussichtlich nicht nur die Bedingungen für die bedarfsgesteuerten ÖPNV-Systeme verbessert, sondern auch die Angebote internetbasierter Plattformbetreiber.

Hier ist zu beobachten, wie sich die rechtlichen Rahmenbedingungen und der Anbietermarkt entwickeln werden. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

⁶¹ Infas: Demografischer Wandel und Mobilität. 2005

sollten allerdings auf mögliche Veränderungen und Rahmenbedingungen vorbereitet sein und den sich verändernden Markt genau beobachten.

Gegenwärtig nimmt das Zukunftsthema „Autonomer Verkehr“ in den Diskussionen einen hohen Stellenwert ein. In Kombination mit flexiblen Bedienungsformen, bei der sich mehrere Menschen ein Fahrzeug teilen, wird sich diese Entwicklung kostenreduzierend auf die Fahrpreise auswirken. Wenn sich allerdings zukünftig die geteilten Kosten eines Taxis oder automatisierten Fahrzeugs aufgrund der wegfallenden Personalkosten verringern, wird Taxifahren möglicherweise nicht mehr teurer sein, als die Fahrt mit dem ÖPNV. Es ist absehbar, dass dies einen großen Einfluss auf den Verkehrsanteil des straßen- und schienengebundenen ÖPNV sowie auf dessen Wirtschaftlichkeit haben wird. Auch hier muss die Entwicklung genau beobachtet werden, um auf Veränderungen vorbereitet zu sein, ggf. mit eigenen Angeboten reagieren zu können und Maßnahmen zu entwickeln.

Die Themen der Anschlussmobilität und der Feinerschließung wird eine immer größere Bedeutung beigemessen. Hier ist es an der Zeit, im Rahmen einer multimodalen Entwicklung des Verkehrsangebotes, Angebote der unterschiedlichen Verkehrsträger noch stärker aufeinander abzustimmen und die individuellen Systemvorteile im Sinne eines Gesamtverkehrsangebotes zu nutzen.

6 Rahmenkonzeption

Der Nahverkehrsplan (NVP) stellt die verkehrliche Rahmenplanung für den ÖPNV der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven für die kommenden fünf Jahre dar. Mit klaren Festlegungen soll die Richtung für die zukünftige Entwicklung getroffen werden.

Für die einzelnen Handlungsschritte stellt der NVP als Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2014 die Basis dar und bietet die Grundlage für weitere Maßnahmen.

Vor dem Hintergrund dieser Situation ist aus heutiger Sicht das Vorgehen in Schritten möglich. Mit der ausgearbeiteten Rahmenkonzeption wird ein Zielszenario formuliert, das den heutigen Ansprüchen an einen zeitgemäßen ÖPNV genügt und zukunftsfähig ist.

6.1 Grundsätze

Der ÖPNV insgesamt steht vor neuen Herausforderungen und insbesondere in Oberzentren wie Wilhelmshaven vor vielen zu lösenden Problemen. Die veränderten Rahmenbedingungen beinhalten auch einen neuen Anspruch an das System Nahverkehr. Das sich ändernde Mobilitätsbedürfnis und -verhalten zeigt einen Bewusstseinswandel der Bevölkerung zur verstärkten Nutzung von Angeboten des Umweltverbundes (öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen), der einen neuen Bedarf und Anspruch zur Folge hat.

Um den neuen Anforderungen gerecht werden zu können, ist eine Weichenstellung für den ÖPNV der Zukunft erforderlich. Dafür ist eine langfristige Strategie notwendig, die sich an klaren Zielen orientiert und eine deutliche Perspektive für alle Akteure bietet. Es muss bereits jetzt ein Vorgehen eingeleitet werden, das an klaren Zielen ausgerichtet ist.

Mit dem demographischen Wandel steigt der Anteil der Menschen, die altersbedingt, aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen für ihre Versorgung oder ihre Teilhabe am sozialen und gesellschaftlichen Leben kein Auto fahren können und teilweise auch nicht wollen. Eine gute Erreichbarkeit mit Bus und Bahn hat somit eine steigende Bedeutung als Standortfaktor für Wirtschaft und Wohnen.

Die in der Vergangenheit gesunkenen Schülerzahlen im Stadtgebiet und die begrenzten öffentlichen Gelder für die Finanzierung des ÖPNV erschweren dessen Planungsmöglichkeiten.

Die nachfolgend dargelegten Ziele sollen unter Berücksichtigung der in Kapitel 3.8 beschriebenen Bevölkerungsentwicklung und der in Kapitel 5.3 erfassten neuen Trends beschrieben werden.

Durch Umsetzung der hier formulierten Ziele können vorhandene Ressourcen besser ausgenutzt, die Effektivität gesteigert und die Anzahl von Fahrtalternati-

ven erhöht werden. Dieses Konzept und die spätere Umsetzung haben den Anspruch, möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen.

6.2 Zielkonzept

Das Nahverkehrssystem bestehend aus Bussen und Bahnen hat für die Funktionsfähigkeit des Stadtgebietes wesentliche Aufgaben. Die im Folgenden dargestellten Ziele zeigen auf, dass der Erfolg des ÖPNV nicht nur von der eigenen Planung und Organisation selbst abhängt, sondern auch von anderen Fachplanungen. Für die Stadt Wilhelmshaven ist ein zukunftsfähiger und moderner ÖPNV nicht nur wichtig, sondern ein relevantes Zukunftsthema.

Ziel muss es sein, mit einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils am modal split dazu beizutragen, die Verkehrswende einleiten zu können. Auch bei sinkendem Anteil des Kfz-Verkehrs müssen Verbesserungen der Mobilität für die Allgemeinheit möglich sein.

Schnelle und häufige Verbindungen der wichtigen Standorte der Stadt

Das Gesamtsystem aus Bus und Bahn muss das Ziel verfolgen, die wichtigen Standorte des Stadtgebietes häufig, schnell und in hoher Qualität miteinander zu verbinden. Zu diesen Standorten zählen unter anderem Bevölkerungsschwerpunkte, relevante Standorte in den Bereichen Gewerbe und Tourismus sowie Bildungseinrichtungen. Zu einem funktionsfähigen Verkehrsangebot gehört auch die Verbindung mit relevanten Standorten in den benachbarten Landkreisen.

Mobilität für die Bewohner

Ziel der Nahverkehrsplanung ist es, ein Rahmenkonzept zu formulieren, das möglichst große Teile der Bevölkerung berücksichtigt.

Mit dem neu geplanten ÖPNV sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt werden. Hierzu gehört beispielsweise die Erledigung von Einkäufen, der Besuch beim Arzt, der Weg zur Arbeit, der Freizeitverkehr und die Teilhabe am sozialen und gesellschaftlichen Leben. Aufgrund der Begrenztheit der öffentlichen Mittel sind räumliche Differenzierungen der Verkehrsquellen und Verkehrsachsen erforderlich.

Gute Erreichbarkeit für die Standorte Arbeit, Versorgung, Bildung, Freizeit, Tourismus und Verwaltung

Auf der anderen Seite ist es das Ziel der Nahverkehrsplanung, alle relevanten Standorte durch den ÖPNV erreichbar zu machen, um die Einrichtungen attraktiv und funktionsfähig zu halten. Die Standorte, wie unter anderem Gewerbegebiete, kleine und großflächige Einzelhandelsstandorte, Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen und öffentliche Verwaltungen sind in der Regel relevante Ziele, die von den Bürgern erreicht werden müssen.

Sicherstellung der Beförderung von Schülern

Die Schulträger und die Stadt als Aufgabenträger sind verpflichtet, die Beförderung von Schülern zur Schule und wieder zurück sicherzustellen. Ziel der Planung ist es, diese Aufgaben weiterhin innerhalb des regulären ÖPNV-Angebotes sicherzustellen um die öffentlichen Mittel effizient einzusetzen, zu einer weiteren Integration beizutragen und um Doppelstrukturen zu vermeiden.

Vernetzung von ÖPNV und SPNV

Beide Bereiche, sowohl der Bahn- als auch der Busverkehr können ihre Möglichkeiten nur dann entfalten, wenn sie miteinander verknüpft sind und als ein System funktionieren. Nur so ist es möglich, das Fahrgastpotenzial auszuschöpfen. Mit entsprechenden Fahrplänen und Taktstrukturen sollen durchgehende Reiseketten ohne lange Umsteigezeiten sichergestellt werden.

Belastungen durch den privaten Kfz-Verkehr reduzieren

Die Stadt verfolgt das Ziel, die vom Kfz-Verkehr verursachten Belastungen, wie Unfälle, Schadstoffemissionen und Verkehrslärm durch geeignete Maßnahmen zu senken. Dabei kann der zukünftige ÖPNV einen wichtigen Beitrag leisten.

Barrierefreie Mobilität

Mit einer verbesserten Nutzbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, werden folgende Ziele verfolgt:

- Die Vermeidung von Spezialbeförderungen,
- Die zukunftssichere Gestaltung der Stadt auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels,
- Die selbstbestimmte Teilhabe der Betroffenen am ÖPNV sowie deren Integration in das öffentliche und soziale Leben.

Ein barrierefreier ÖPNV bietet, unabhängig von Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen, mehr Zugänglichkeit und Komfort für alle Fahrgäste. Davon profitieren auch Familien mit Kinderwagen, Senioren mit Rollatoren oder Reisende mit Gepäck.

6.3 Allgemeine Mindeststandards

Als Bewertungskriterium für die Erteilung von Liniengenehmigungen und als Richtlinie für den zukünftigen ÖPNV sind im folgenden Mindeststandards definiert worden, die zur Durchsetzung der Basis-Mobilität der Bevölkerung erforderlich sind.

6.3.1 Barrierefreiheit

In der Stadt Wilhelmshaven ist die Barrierefreiheit des ÖPNV entsprechend §8 Abs. 3 Satz 3 PBefG verbindlich umzusetzen. Die Barrierefreiheit ist hergestellt, wenn mobilitätseingeschränkte Personen den ÖPNV nutzen können. Dies ist gewährleistet, wenn der Einstieg an mindestens einer Fahrzeugtür niederflurig ist oder Hublifte und Rampen den Zugang ermöglichen. Eine Absenkung des Fahrzeuges durch Kneeling und der Bau erhöhter Bordsteinkanten an den Haltestellen (z. B. Kasseler Bord) können dabei helfen, den Spalt und Höhenunterschied zwischen Bordstein und Fahrzeug zu reduzieren.

Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit der Haltestellen bis zum 01.01.2022 ist neben finanzwirtschaftlichen Erwägungen insbesondere wegen fehlender Bau- und Ingenieurdienstleistungen nicht zu erreichen. Entsprechend § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG hat die Stadt Wilhelmshaven im Jahr 2017 ein Haltestellenkataster aufgestellt. Die Ausstattungsmerkmale und der bauliche Zustand der einzelnen Haltestellen wurden erfasst und der Sanierungsbedarf ermittelt und bewertet. Nach der daraus resultierenden Rangfolge werden konsequent pro Jahr 16 Haltestellen saniert, d.h. im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans 80 Haltestellen.

Je nach Fahrzeugbauart sollen ein oder zwei Abstellplätze für Rollstühle mit Befestigungsvorrichtungen vorhanden sein. Die farbliche Kennzeichnung von Stufen und Haltegriffen sowie die Anwendung großer Schriftgrößen bei den Informationsmedien und starker Kontraste gehören ebenso zur Barrierefreiheit.

Die eingesetzten Fahrzeuge, müssen bis zum Jahre 2022 vollständig barrierefrei sein.

Ausnahmen hinsichtlich der Anforderung, Fahrzeuge mit Niederflurtechnik oder stufenlosem Ein- und Ausstieg an einer Tür auszustatten, können nur auf explizit ausgewiesenen und mit dem Aufgabenträger abgestimmten Fahrten gewährt werden.

Die in den Fahrzeugen sicherzustellende Barrierefreiheit muss sich auch bei den Haltestellen des ÖPNV wiederfinden.

In der nachfolgenden Tabelle sind Grundanforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV in Wilhelmshaven gestellt.

Dem Anlagenband ist eine Tabelle mit den Grundanforderungen an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht verschiedener Nutzergruppen zu entnehmen.

6.3.2 Ziel für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und Nutzbarkeit des ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven ist, dass die angebotenen Fahrten tatsächlich stattfinden und pünktlich sind. Dennoch lassen sich Abweichungen vom geplanten Zustand aufgrund externer Einflüsse nicht komplett vermeiden.

Das Ziel innerhalb des ÖPNV ist die zuverlässige Einhaltung der im Fahrplan definierten Ankunfts- und Abfahrtszeiten.

Die Fahrten des ÖPNV im Stadtbusverkehr sollen zu 95 % pünktlich sein. In zukünftigen Vertragswerken zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen müssen diese Standards aufgenommen werden. Der Nachweis soll über die Daten der Echtzeitinformation erfolgen.

6.3.3 Ziel für Sauberkeit

Die Verkehrsmittel und Haltestellen des ÖPNV sollen einen sauberen und gepflegten Eindruck machen. Graffiti und sonstige Schäden sind umgehend zu beseitigen.

Intervalle für die Außen- und Innenreinigung der Fahrzeuge legt das Unternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger fest. Die Details hierzu sind ebenfalls in den zukünftigen Vertragswerken zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festzulegen.

6.3.4 Haltestellenstandards

Den Haltestellen kommt als Visitenkarte und Zugangspunkt zum Gesamtsystem ÖPNV eine hohe Bedeutung zu.

Hierbei übernimmt die Haltestelle, mit den dazugehörigen Einrichtungen, die Funktion eines

Bindegliedes zwischen Kunden (aktuellen und potentiellen) und öffentlichen Verkehrsmitteln. Nicht nur das Fahrplanangebot wirkt sich auf die Entscheidung des Fahrgastes aus, sondern auch das Vorhandensein, die Lage und Zustand der Haltestellen. Eine saubere und attraktive Haltestelle vermittelt dem Fahrgast einen Eindruck des ÖPNV-Angebots, obgleich sie gerade von einem Fahrzeug bedient wird oder nicht.

Innerhalb eines nötigen und kommenden Ausbaus vorhandener Haltestellen, gelten folgende Punkte als Grundziele:

- Schaffung der Barrierefreiheit

- Anhebung der Aufenthaltsqualität der Fahrgäste
- Einhaltung eines einheitlichen Erscheinungsbildes
- Verbesserte Informationslage und Orientierung für Gelegenheitsnutzer

Für jede Kategorisierung der Haltestellen sind vorrangig drei Punkte zu beachten:

- Ausstattung
- Fahrgastinformation
- Barrierefreiheit

Diese Punkte werden wiederum nach zwei Bedeutungsklassen differenziert, die in der folgenden Tabelle dargestellt werden. Maßgeblich für die Ausstattung ist die Bedeutung und Nutzungsintensität der jeweiligen Haltestelle.

Hierbei sind insbesondere die Ausstattungsstandards je Haltestelle- bzw. Haltestellentyp festzulegen.

Ausstattungsmerkmale	Umsteigehaltestellen und Knoten	Übrige Haltestellen im Stadtgebiet
Haltestellenschild mit Liniennummer und Ziel	000	000
Sitzgelegenheit	000	00
Witterungsschutz	000	00
Fahrradabstellanlagen	000	00
Ausleuchtung/Beleuchtung	000	00
Information		
Haltestellenschild einfach (Zeichen StVO 224), Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbund- und VU-Kennzeichnung	000	000
Fahrplanaushang	000	000
Tarifinformation	000	00
Liniennetzplan	000	00
Umgebungsplan	000	00
Sonstige Information, Hinweis auf Vorverkaufsstellen, WC etc.	000	00
Ausschilderung der Haltestelle /Wegweisung zur Haltestelle	000	000
Barrierefreiheit	000	000
Stufenfreier Zugang zur Halte-	000	000

stelle		
Hochbord aus Formstein und Buskap-stein als Regelanwendung	000	000
spalt- und stufenfreier Ein- und Ausstieg in und aus dem Fahrzeug	000	000
Mindesttiefe der Aufstellfläche 3 Meter	000	00
2,5 Meter Standardbreite der Aufstellfläche und Durchgangsbreite 1,5 Meter	000	00
Hindernisfreie Flächen 2,5 Meter x 2,5 Meter und an der hinteren Bustür 2 x 2 Meter	000	000
Taktilsystem	000	00
Hauptinformation im 2-Sinnesystem	000	000

Tabelle 14: Haltestellenstandards

Ausstattungsmerkmal: erforderlich	000
Erwünscht	00

6.3.5 Fahrzeugstandards

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verfolgen gemeinsam das Ziel, dass die eingesetzten Busse den Anforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden. Dies gilt hinsichtlich des Platzangebotes, der Sauberkeit und Bequemlichkeit im Bus, sowie der Umweltverträglichkeit, des barrierefreien Zugangs und der Fahrgastinformation.

Die Festlegung der jeweiligen Fahrzeuggröße ist eine Aufgabe in Verantwortung der Verkehrsunternehmen.

Alle Fahrzeuge im ÖPNV sollen einen Mindeststandard erfüllen, der nachfolgend erläutert wird:

Außen

Die Fahrzeuge sind

- als Bestandteil des ÖPNV durch ihre Beschriftung und Farbgebung erkennbar,
- stets in einem sauberen und gepflegten Zustand einzusetzen,
- von vorne und an der Einstiegsseite über eine funktionsfähige Matrix-Anzeige auszustatten,
- möglichst nicht mit Fensterwerbung, auch nicht mit Raster- bzw Lochfolie zu bekleben.

Innen

Die Fahrzeuge sind

- stets in einem sauberen und gepflegten Zustand einzusetzen,
- mit einer Innenanzeige und einer akustischen Ansage für die Information über die jeweils nächste Haltestelle auszustatten,
- im Bereich des Kinderwagenplatzes mit einem Liniennetzplan zu versehen.

Für die im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge wird das Höchstalter auf 12 Jahre und das Durchschnittsalter auf 6 Jahre begrenzt.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Dazu gehört, dass die Fahrzeuge während ihres Betriebes den gesetzlichen

Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von

Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen

Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften entsprechen. Des Weiteren muss die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung stets funktionsfähig und entsprechend gekennzeichnet sein.

Bei Fahrzeugneubeschaffungen ist der Einbau eines Abbiegeassistenten erforderlich.

6.3.6 Kundeninformation

Insbesondere für Fahrgäste, die den Nahverkehr nur selten nutzen oder wechselnde Verbindungen nachfragen, ist eine gute Fahrgastinformation von Bedeutung. Generell sollen die zentralen Informationen zum Fahrplanangebot vollständig und leicht verständlich jedem (potentiellen) Fahrgast zugänglich gemacht werden. Ein gutes Fahrgastinformationssystem kann zudem die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV deutlich reduzieren.

Allgemeine Zielvorstellung ist ein durchgängiges Fahrgastinformationssystem, in dem sich die Einzelinformationen, die der Kunde vor und während seiner Reise benötigt, lückenlos aneinanderreihen. Hierzu sind die heutigen Informationsmöglichkeiten zu nutzen und weiterzuentwickeln.

Die folgenden Punkte sind zukünftig zu beachten:

- **Aktualität:** Alle Informationen für den Fahrgast müssen stets auf dem aktuellen Stand sein. Fahrplanänderungen innerhalb eines Fahrplanjahres sind soweit möglich auf ein Minimum zu reduzieren. Fahrplandaten, die über das Internet bzw. App abgerufen werden, müssen unternehmens-

übergreifend dem aktuellen Stand – unter Beachtung geplanter Änderungen und Abweichungen vom Regelbetrieb – entsprechen.

- **Echtzeit:** Fahrplaninformationen in Echtzeit sollten über das Internet, mobil und in den Kundencentern bekannt sein. Echtzeitdaten auf Basis von GPS-Ortung sind von allen Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen und entsprechend der Möglichkeiten in die Auskunftssysteme zu übernehmen.
- **Konsistenz:** Die in den verschiedenen Medien genutzten Informationen müssen inhaltlich übereinstimmen und auf dem gleichen Stand sein. Die Fahrplanauskunft über die Seiten des Verkehrsunternehmens, der VEJ und anderer Stellen sollten inhaltlich identisch sein.
- **Verfügbarkeit:** Alle zu publizierenden fahrgastbezogenen Informationen sollten möglichst in Printmedien als auch in elektronischer Form verfügbar sein. Die aktuellen Informationen, einschließlich geplanter Fahrplanänderung, sind dem Kunden rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Printmedien wie Fahrplanbücher, Liniennetzpläne oder Leporellos müssen, mindestens eine Woche vorher, vor dem Fahrplanwechsel aktualisiert und ausgetauscht sowie in ausreichender Stückzahl verfügbar gemacht werden. Die Verfügbarkeit muss über die gesamte Fahrplanperiode gegeben sein.
- **Verständlichkeit und Erkennbarkeit:** Bei der Darstellung der Fahrgastinformationen muss darauf geachtet werden, dass sie von den Fahrgästen möglichst leicht und teilweise sprachunabhängig (z. B. bildliche Darstellung, Piktogramme, Info-Grafiken) verstanden werden. Die Fahrgastinformationen sind optisch von Werbung abzugrenzen.
- **Störung und Ersatzverkehre:** Kurzfristige Abweichungen bedingt durch Störungen vom regulären Fahrplan sind stets aktuell, möglichst in Echtzeit und gesondert in den elektrischen Auskunftsdiensten und anderen vorhandenen Auskunftssystemen darzustellen.

6.3.7 Anforderung an das Fahrpersonal

Die Fahrer und Service-Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen repräsentieren das System ÖPNV gegenüber den Kunden und potenziellen Kunden. Die Mitarbeiter sollen aus diesem Grund freundlich, ordentlich gekleidet und ortskundig sein. Dies beinhaltet auch die angemessene Beherrschung der deutschen Sprache.

Um dem Anspruch der Fahrgäste an einen zeitgemäßen ÖPNV gerecht zu werden, sind regelmäßige Schulungen durchzuführen, die mehr als nur den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Dabei geht es sowohl um die erforderlichen Kenntnisse in Bezug auf die Ort-, Linie-, Netz- sowie Tarif, als auch um die Kundenorientierung und das Verhalten in Konfliktsituationen.

Hierbei ist das Fahrpersonal zur Einhaltung von Anschlüssen zu sensibilisieren. Wünschenswert wäre die Pflicht, bei verspäteten Zügen oder Bussen die Leit-

stelle zu kontaktieren, um diese Informationen weiterzugeben. So könnten, im Sinne der Fahrgäste, bei Verspätungen die Anschlüsse sichergestellt werden.

Auf Verlangen des Aufgabenträgers sind vom Fahrpersonal händische Fahrgastzählungen durchzuführen, um die aktuelle Nachfrage einzelner Linien besser bewerten zu können.

6.3.8 Umweltstandards

Der ÖPNV ist als wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes zu stärken. Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr in der Stadt Wilhelmshaven zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.

Ein wichtiger Punkt ist die Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauches. Deshalb sollen bei Neuanschaffungen nach Möglichkeit Fahrzeuge gewählt werden, die den europäischen Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) Emissionsstandard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge erfüllen, mindestens aber die EURO 5-Norm. Der gezielte Einsatz von Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen ist in diesem Zusammenhang zu prüfen.

Altfahrzeuge nach Normen EURO 1 bis 3 sollen, so technisch machbar, durch eine Nachrüstung eines Partikelfilters den EUO 4 Grenzwert für Partikel einhalten, so dass alle Busse mindestens den Kriterien der grünen Plakette der 35. BImSchV entsprechen.

Mit der Busneubeschaffung in den vergangenen Jahren ist bereits heute ein hoher Fahrzeugstandard erreicht worden.

Durch

- Schulung der Fahrer in umweltfreundlicher Fahrweise,
- Einbau von Kraftstoff-Verbrauchsanzeigen,
- Verwendung von Leichtlaufölen,
- Verwendung von rollwiderstandsarmen Reifen bei regelmäßig zu prüfendem und zu dokumentierendem energieoptimalem Reifendruck und
- Verwendung von klimaverträglichen Kühlmitteln in Klimaanlage

soll der Energieverbrauch reduziert werden. Durch eine Optimierung der Umlaufplanung wird angestrebt, den Leerfahrtenanteil zu minimieren.

Grundsätzlich wird empfohlen, die Möglichkeiten einer Flexibilisierung der Schulanfangs- und -endzeiten auszuschöpfen. Damit soll die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge und Fahrten möglichst geringgehalten werden.

6.3.9 Beschwerdemanagement

Beschwerden von Fahrgästen werden als Anregung zur Qualitätsprüfung und Optimierung des Angebots angesehen. Nur durch dieses Feedback können die alltäglichen Defizite des ÖPNV erkannt und dementsprechend behandelt werden. Deshalb sollten die Beschwerdeannahmen und -rückmeldungen stets kundenfreundlich und kompetent erfolgen. Spätestens zwei Tage nach Eingang sollte der Fahrgast eine erste Rückmeldung erhalten. Falls das Feedback zu resultierenden Konsequenzen führt, wird dies dem Fahrgast mitgeteilt.

Beschwerden zum laufenden Betriebsgeschehen und zum Verhalten des Fahrpersonals sind direkt vom betroffenen Unternehmen zu beantworten. Feedback zu grundsätzlichen Inhalten des Angebotes werden in Absprache mit dem Aufgabenträger beantwortet.

6.3.10 Technische Infrastruktur

Echtzeitinformation

Die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes für Fahrgäste hängt nicht zuletzt davon ab, ob die im Fahrplan vorgegebenen Zeiten tatsächlich eingehalten werden. Diese fahrplanmäßigen Abfahrten und Ankünfte sind insbesondere für Fahrgäste, die auf Anschlüsse angewiesen sind, von herausragender Bedeutung.

Die Ansprüche der Fahrgäste haben sich durch die rasche Verbreitung moderner Informationstechnologien und der damit verbundenen Möglichkeit mobil im Internet Auskünfte zu erhalten deutlich erhöht: Fahrgäste möchten sich vor und während der Fahrt in Bussen über die aktuelle Fahrplanlage informieren (Echtzeitauskünfte), um nicht nur in Verspätungs- und Störungsfällen schnelle Informationen zu erhalten.

Durch eine stetige Versorgung mit Echtzeitinformationen werden die Kunden besser über die tatsächliche Betriebssituation informiert, die Linienverkehre sind transparenter, es können Verspätungen einkalkuliert und Verzögerungen vorhergesehen werden.

Außerdem besteht die Möglichkeit, an wichtigen Verknüpfungspunkten über dynamische stationäre Fahrgastinformationssysteme zur aktuellen Fahrplanlage zu informieren. Die Fahrgäste erhalten so, auch ohne Internetzugang, Informationen über die aktuelle Verkehrssituation.

Die Einführung der Echtzeitinformation wird in Wilhelmshaven in den kommenden Monaten realisiert und befindet sich bereits in der Umsetzung. Es wird in Zukunft das wichtigste Element in der Kundenkommunikation darstellen.

Lichtsignalanlagen

Um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit einzuhalten und zu verbessern, gibt es eine Reihe von baulichen und technischen Maßnahmen.

Im Fall des straßengebundenen ÖPNV sind dies primär Möglichkeiten zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) sowie das Einrichten bzw. Markieren von gesonderten Fahrbahnen, die nur von Fahrzeugen im Linienverkehr befahren wer-

den. Vorrangregelungen an Busbuchten oder Haltelinien für den Individualverkehr sind weitere Möglichkeiten, um ein schnelles Einfädeln in den Verkehr zu ermöglichen. Eine weitere Möglichkeit ist die Einrichtung von rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen (RBL).

Per LSA ist eine Bevorzugung von Bussen an Verkehrsampeln möglich. Hiermit wird die Haltezeit von Bussen an Verkehrsanlagen minimiert, was zu einer Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit des Busses führt und den Betriebsablauf beschleunigt.

Unterschieden wird hierbei zwischen einer absoluten und einer bedingten Bevorrechtigung.

Bei der absoluten Bevorrechtigung besteht für den ÖPNV uneingeschränkter Vorrang vor weiteren Verkehrsteilnehmern. Dies ist nicht an größeren und hochfrequentierten Kreuzungen möglich, da die Interessen der anderen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen sind. Durch die bedingte Bevorrechtigung bestehen jedoch Möglichkeiten Signalphasen für ÖPNV-Fahrzeuge zu verkürzen, um die Standzeit zu vermindern. So können einerseits Signalphasen verkürzt oder verlängert werden, andererseits kann der Signalzeitplan in einer Bedarfsphase unterbrochen werden. Das Tauschen von Signalphasen wäre eine weitere Möglichkeit.

Die durchschnittliche Wartezeit von anderen Verkehrsteilnehmern wird verringert, wenn die Bedarfsphase nur bei einer tatsächlichen Annäherung eines ÖPNV-Fahrzeugs geschaltet wird.

Für die Verkehrsunternehmer ergeben sich somit aus der LSA mehrere Vorteile. Die Wartezeiten vor den Signalanlagen sind besser kalkulierbar und die Pünktlichkeit wird erhöht. Zudem lässt sich die Reisegeschwindigkeit steigern, wodurch im Einzelfall die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge verringert werden könnte.

Bei räumlich eingeschränkten Verhältnissen muss zwischen den Interessen von ÖPNV und Individualverkehr abgewogen werden.

Die LSA-Beeinflussung ist an zahlreichen Kreuzungen bereits realisiert worden.

6.4 Konzeption Stadtbusverkehr

Ausgehend von einem guten ÖPNV-Angebot im Stadtbusverkehr von Wilhelmshaven werden nachfolgend Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt, um den Nahverkehr noch attraktiver zu machen und zukunftsfähiger aufzustellen. Dabei soll die Stadtentwicklung ebenso berücksichtigt werden wie die veränderten Rahmenbedingungen.

Die geplanten Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr sollten in die Überlegungen für die Weiterentwicklung des städtischen ÖPNV einbezogen werden. Die Möglichkeiten der Integration sind in vollem Umfang auszuschöpfen.

Trotz unzureichender Datenbasis ist bei den Stadtbuslinien ein Handlungsbedarf erkennbar. Die sehr unterschiedliche Auslastung der einzelnen Linien und Linienabschnitte muss Veränderungen zur Folge haben, um den ÖPNV auch langfristig finanzierbar zu machen.

Hierzu ist es allerdings erforderlich, zunächst eine Datengrundlage zu schaffen, die es ermöglicht, gezielte Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Neuplanung vornehmen zu können.

6.4.1 Erschließung

Die Probleme, die sich aufgrund der räumlichen Erschließungsdefizite ergeben, müssen gelöst werden.

Jade-Weser-Port

Die Anbindung des JWP wird bereits in den kommenden Monaten verbessert. Vorgesehen ist die Verlängerung der Linie 6 vom Info-Center bis auf das Hafengelände. Zu den relevanten Zeiten des Schichtwechsels werden Fahrten angeboten und das Gebiet erschlossen. Vorgesehen sind insgesamt drei neue Haltestellen, die kurze Wege innerhalb des JWP-Geländes sicherstellen.

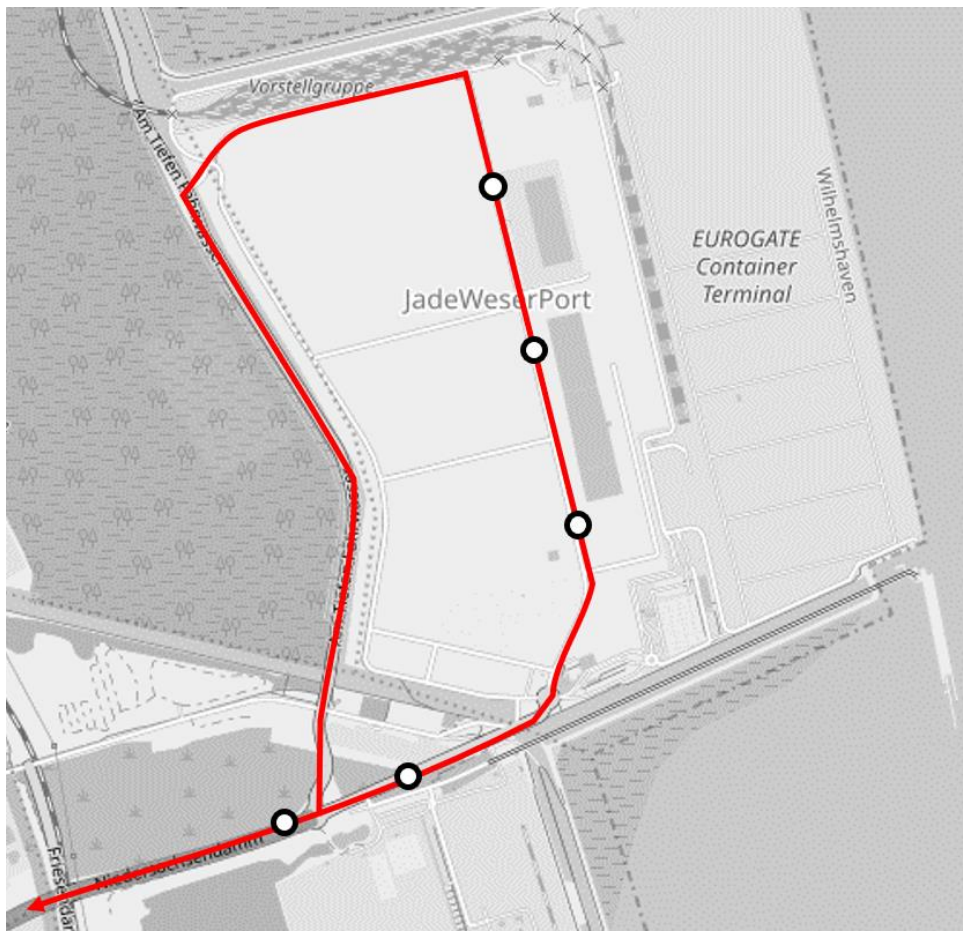


Abbildung 16: Linienkonzept Jade-Weser-Port

Rüstersiel

Für den Bereich Rüstersiel bietet sich eine Erschließungsalternative mit einer Linienverlängerung der Linie 4 ab Johann-Sebastian-Bach-Straße bis Voslapp-Süd an.

Die Linienführung würde über die Rüstersieler Straße, Waagestraße, Flutstraße bis Voslapp-Süd vorgenommen.

Die Erschließungsvorteile würden sich dann nicht nur auf den Bereich der Wohnsiedlung beschränken, sondern auch den Baugroden mit den Gewerbeansiedlungen in der Flutstraße anbinden. Um die Durchfahrt der Busse zu gewährleisten, wäre die Neuordnung des ruhenden Verkehrs an einzelnen Stellen erforderlich.

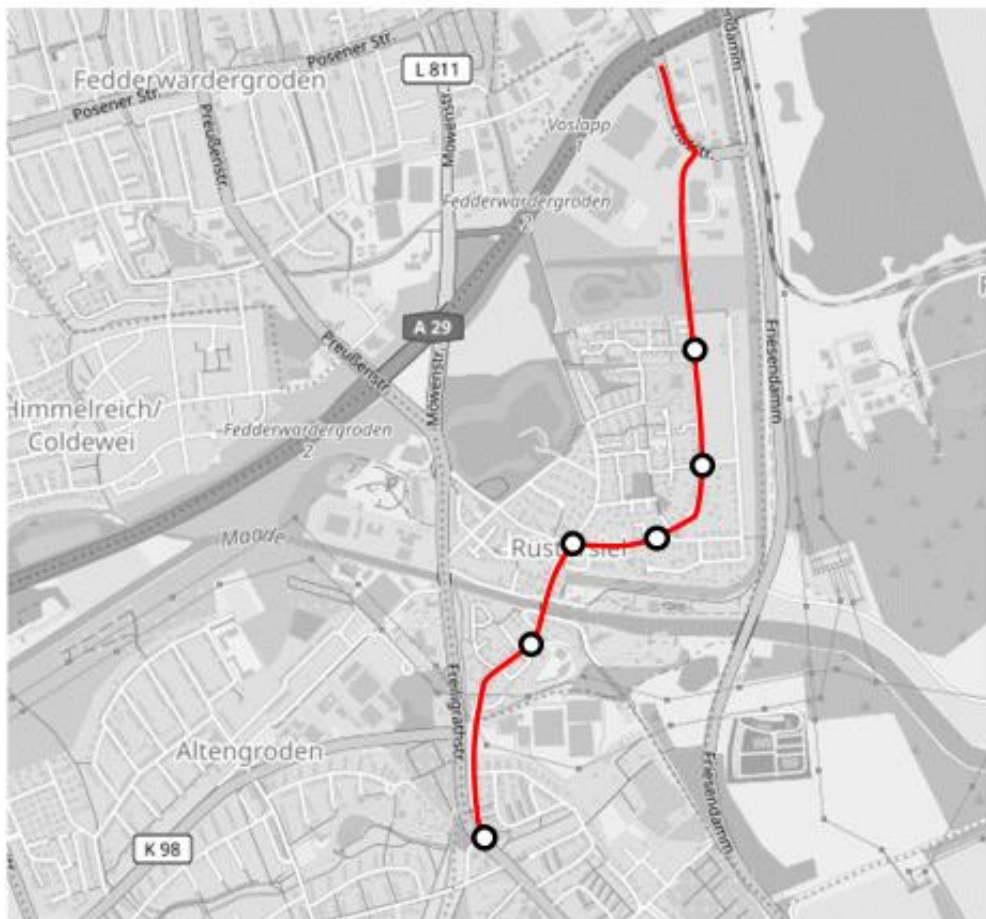


Abbildung 17: Linienkonzept Rüstersiel

Himmelreich-Coldewei

Das schlecht erschlossene Wohngebiet Himmelreich-Coldewei lässt sich nur mit einem erheblichen betrieblichen Mehraufwand anbinden. Die heutige Anbindung erfolgt mit den Stadtbuslinien über die Haltestellen Coldewei (Linie 6), Klein Ramina (Linie 6), Posener-/Ecke Preussenstraße (Linien 1 und 6), Plauenstraße und Klinkerstraße (jeweils Linie 1).

Da eine Lösungsmöglichkeit mit dem ÖPNV nicht zu realisieren ist, sollte über Alternativen nachgedacht werden. Mit einem intermodalen Ansatz kann die Anschlussmobilität jedoch verbessert werden. So sind zum Beispiel diebstahlsichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten an den nahegelegenen Haltestellen denkbar. Für die Einrichtung von intermodalen Verknüpfungspunkten eignen sich die Haltestellen Klinkerstraße und Coldewei.

An der Haltestelle Klinkerstraße ist bereits eine moderne Fahrradabstellanlage entstanden und wird durch einen Witterungsschutz ergänzt.

Die Erreichbarkeit der vorhandenen ÖPNV-Zugangspunkte wird damit deutlich aufgewertet.

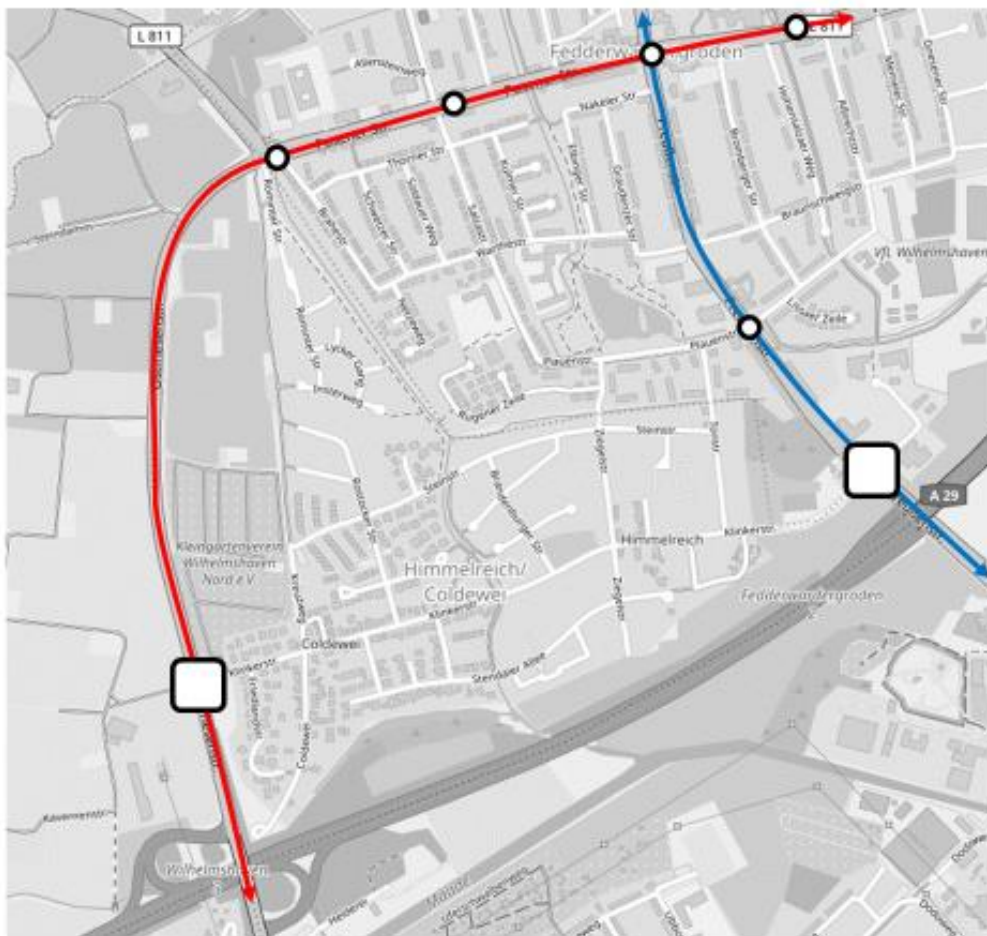


Abbildung 18: Linienkonzept Himmelreich-Coldewei

Wilhelmshaven Süd/Banter See/Südstrand

Die Anbindung dieses Bereichs ist im Status quo nur unzureichend, erhält aufgrund der städtebaulichen Entwicklung allerdings eine stärkere Bedeutung. Durch die längerfristige Sperrung der Deichbrücke im Rahmen von Bauarbeiten sollte eine alternative Linienführung in Betracht gezogen werden.

Eine mögliche Linienvariante für die Stadtbuslinie 8 könnte über die Weserstraße, Banter Weg, Emsstraße, Jadeallee, Südstrand bis zur heutigen Endhaltestelle

Südstrand führen. Mit diesem Linienweg würden unter anderem auch Teile der Südstadt, zahlreiche Gewerbebetriebe, Hotels und das Jade InnovationsZentrum angebunden. Für die Einrichtung von einem intermodalen Verknüpfungspunkt eignet sich die Haltestelle Kaiser-Wilhelm-Brücke.

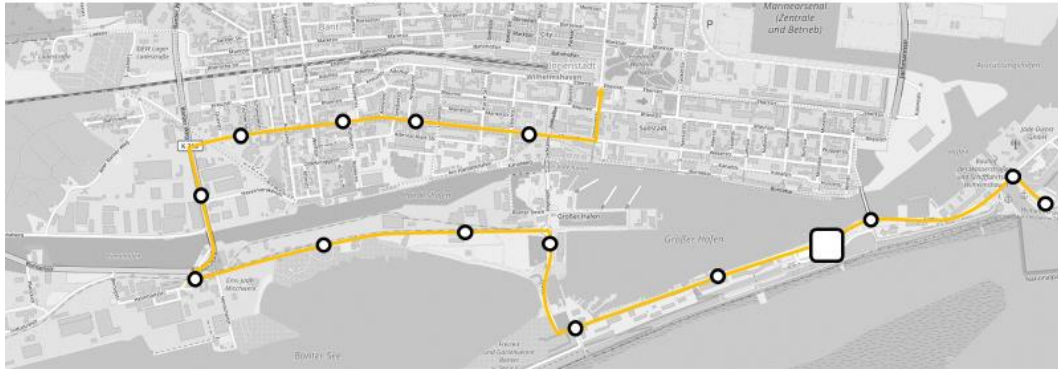


Abbildung 19: Linienkonzept Wilhelmshaven Süd/Banter See/Südstrand

6.4.2 Verbindung

Die bewährte Kombination aus Radial- und Tangentialverbindungen sollte auch zukünftig den Stadtverkehr auszeichnen. Die Querverbindungen innerhalb der Stadt sind wichtig und sollten weiterhin berücksichtigt werden.

Es ist zu empfehlen, an der Netzstruktur festzuhalten, wobei die Bedienungshäufigkeit auf Basis der noch zu erhebenden Daten geprüft werden und ggf. differenziert werden sollte.

6.4.3 Bedienung

Die heute angebotene Fahrtenhäufigkeit im Stadtbusverkehr von Wilhelmshaven ist stark standardisiert. Potenzial und Nachfrage werden nur unzureichend berücksichtigt. Hier ist eine stärkere Angebotsdifferenzierung erforderlich, um das Angebot den Nachfrageströmen anzupassen.

Obwohl die klassischen Verkehrsspitzen im Berufsverkehr inzwischen weniger ausgeprägt sind, als früher, sollte an den Betriebszeiträumen festgehalten werden.

Der zunehmende Freizeitverkehr führt zu einer verstärkten Nachfrage in den Abendstunden und an den Wochenenden. Die zeitliche und räumliche Verteilung dieser Verkehrsnachfrage macht es allerdings nahezu unmöglich, diese Mobilitätsbedürfnisse mit dem ÖPNV zu befriedigen.

Orientiert an der groben Nachfrageverteilung auf die einzelnen Stadtbuslinien, ist es sinnvoll, eine stärkere Differenzierung beim Fahrplanumfang anzustreben.

Sobald detaillierte Erhebungsergebnisse zur Nachfrage vorliegen, müssen entsprechende Veränderungen erarbeitet werden. Hier besteht Handlungsbedarf.

Vor dem Hintergrund absehbarer Änderungen im Stadtbusnetz macht es Sinn, das Gesamtangebot anzupassen.

Auf Basis der vorliegenden Informationen wären folgende Maßnahmen erforderlich:

Die Linien 1 und 6 verfügen augenscheinlich bereits heute über die höchsten Fahrgastzahlen und weisen das größte Potenzial auf. Beide Linien sollten aufgewertet werden. Dazu ist eine Angebotsverdichtung zu prüfen und eine kleinteilige Betrachtung der einzelnen Linienabschnitte vorzunehmen. Ein Grundangebot mit einem 15-Minuten-Takt ist anzustreben.

Die Linie 2 und 4 haben wichtige Zubringer-/Aufnahmefunktionen zu/von den Linien 1 und 6. Nach Vorliegen von genauen Fahrgastzahlen wären hier ggf. die einzelnen Linienabschnitte zu überprüfen, inwieweit sich die Auslastung auf den einzelnen Linienabschnitten unterschiedlich darstellt.

Die sehr geringen Fahrgastzahlen auf der Linie 3 müssen dringend überprüft werden. Sowohl die Linienführung, als auch der Fahrplanumfang sind zu hinterfragen. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens haben einige Bürger aus der Wohnstadt West gefordert, die Linie 3 auch nach 20 Uhr und auch sonntags im Stundentakt fahren zu lassen. Eine vertretbare Reduzierung des Angebotes tagsüber könnte hier zu einer kostenneutralen Lösung führen.

Aufgrund der veränderten Situation im Stadtsüden und der noch folgenden Entwicklungen ist der Ausbau der Linie 8 unausweichlich. Das heutige Fahrplanangebot, das stark auf die touristischen Belange zugeschnitten ist, sollte durch geeignete Veränderungen angepasst werden. Hier bietet sich eine Fahrtenhäufigkeit im 60-Minuten-Takt in der Hauptsaison an. Die Nachfrage zu den übrigen Zeiten und die spezifischen örtlichen Anforderungen sind in Abstimmung mit den Anliegern dabei zu berücksichtigen.

Um den Stadtteil Rüsterei anbinden zu können, müsste die Linie 4 von der heutigen Endhaltestelle Johann-Sebastian-Bach-Straße aus verlängert werden. Es ist zu prüfen, inwieweit eine geringere Taktfolge ausreicht.

6.4.4 Taktsystematik

Der heutige 20-Minuten-Takt stellt das Grundangebot auf den Linien 1, 2, 3, 4 und 6 dar.

Um zukünftig einen größeren Gestaltungsspielraum zu haben und das Fahrplanangebot der Nachfrage anzupassen, wäre eine Veränderung der Taktsystematik ergebnisoffen zu prüfen.

Für diesen Wechsel ist das Wissen über das genaue Nachfrageaufkommen eine wichtige Voraussetzung. Die Auswirkungen in Bezug auf die eingesetzten Fahrzeuge und den Aufwand lassen sich erst dann abschätzen.

6.4.5 Verknüpfung

Bereits heute ist das Fahrplanangebot innerhalb des Stadtverkehrs verknüpft. Die Fahrplanzeiten der einzelnen Linien korrespondieren an zahlreichen Knotenpunkten miteinander. Die zeitliche und räumliche Verknüpfung ist für die Fahrgäste von großer Bedeutung und trägt in erheblichem Maße zur Attraktivität des ÖPNV-Angebotes bei.

Auch bei der zukünftigen Weiterentwicklung des Stadtbusangebotes muss dem Thema der Verknüpfung eine große Bedeutung beigemessen werden. Das verbesserte SPNV-Angebot muss dabei ebenfalls Berücksichtigung finden und noch stärker als heute in die Planungen eingeschlossen werden.

6.5 Stadt-/Umland-Konzept

Der Regionalbusverkehr ist für die Stadt Wilhelmshaven bereits heute von Bedeutung. Dabei bedienen die Regionalbuslinien nicht nur Stadtteile im Außenbereich, sondern haben hinsichtlich des Fahrplanumfangs und der Haltestelledichte durchaus Stadtbusfunktion.

Die Regionalbuslinien verfügen über eine hohe Fahrtenhäufigkeit. Dieses Angebot wird in Zukunft erweitert und durch die Einführung eines Taktverkehrs aufgewertet.

Dadurch ergeben sich auch neue Chancen für den ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven.

Um eine zukünftige Doppelbedienung zu verhindern und die Möglichkeiten einer Integration auszuschöpfen, sollte im Rahmen eines Stadt-/Umland-Konzeptes eine Abstimmung der Fahrpläne auf zwei Hauptachsen in Erwägung gezogen werden:

- Friedrich-Paffrath-Straße
zwischen Klinikum/Jade Hochschule und Innenstadt/Bahnhof

sowie

- Bismarckstraße
zwischen Europaviertel und Innenstadt/Bahnhof

Der Einsatz von zeitlich versetzten Fahrten von Stadt- und Regionalbus würden dann anstatt von Parallelfahrten eine Taktverdichtung ermöglichen. So wären Angebotsverbesserungen ohne Leistungsmehrung realisierbar.

Die erforderlichen Angebotsveränderungen im Stadtbusverkehr ließen sich so besser umsetzen und hätten eine Effizienzsteigerung zur Folge.

Ein solches Konzept lässt sich nur in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Friesland umsetzen und erfordert ein hohes Maß an Abstimmung. Die möglichen Vorteile wären allerdings so deutlich, dass sich der Aufwand auszahlt. Die Stadt Wilhelmshaven wird zu entsprechenden Gesprächen einladen.

6.6 Tarif

Da der heutige Tarif im Vergleich zu anderen Stadtbusverkehren relativ hoch ist, sollte geprüft werden, ob und wie die Attraktivität des Tarifs für die unterschiedlichen Nutzergruppen gesteigert werden kann.

Ziel muss es dabei sein, nicht nur Fahrgaststeigerungen zu erzielen, sondern auch Erlössteigerungen, um eine bessere Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Bei gezielten Maßnahmen im Bereich Tarif ist zum einen die Stammkundenbindung zu gewährleisten und zum anderen eine Neukundengewinnung zu ermöglichen. Hierbei ist ein wichtiges Ziel, heutige Gelegenheitsnutzer zu Stammfahrern zu machen. Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der (Einzel-)Tickets von 60 auf 90 Minuten ist hier ein erster und richtiger Schritt.

6.7 Schülerbeförderung

Damit die Qualität der Schülerbeförderung auch langfristig sichergestellt werden kann, sollten die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten so verändert werden, dass die im Takt verkehrenden Linien einen Teil der Schülerbeförderung wahrnehmen können. Zur Vermeidung von Wartezeiten vor oder nach der Schule sollten die Schulen ihre Unterrichtszeiten an den Fahrplänen der Taktverkehre noch stärker ausrichten.

Die dabei zu beachtenden Standards der Schülerbeförderung sind in der Satzung für die Schülerbeförderung in der Stadt Wilhelmshaven festgelegt worden.

6.7.1 Schülerbeförderung im ÖPNV

In der Stadt Wilhelms Haven ist die Schülerbeförderung zum Teil in den Stadtbuslinienverkehr integriert. Darüber hinaus stehen separate Schulbuslinien zu den Unterrichtsanzfangs- und -endzeiten morgens und mittags zur Verfügung. Die starke zeitliche Konzentration führt zu einer deutlichen Nachfragespitze zur ersten Schulstunde sowie nach der sechsten und achten Unterrichtsstunde.

Eine weitere Staffelung der Schulzeiten würde dazu beitragen, die Spitzenzeiten zu entzerren und zu einem wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz zu gelangen.

Bei der Weiterentwicklung des Stadtbusangebotes sollten hier alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um eine stärkere betriebliche Effizienz zu ermöglichen.

6.7.2 Schülerbeförderung in Sonderformen des ÖPNV

Neben dem in den ÖPNV integrierten Schülerverkehr werden auch freigestellte Schülerverkehre durchgeführt. Diese werden durch Sonderbeförderungen mit Taxis und Mietwagen noch ergänzt.

Ziel sollte es sein, eine weitere Integration des gesamten Schülerverkehrs in den regulären ÖPNV anzustreben. Aufgrund der überdurchschnittlich hohen Kosten dieser Sonderbeförderungen ist eine Integration bereits aus wirtschaftlichen Gründen empfehlenswert.

6.8 Multimodalität

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger untereinander gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist die Grundlage für die Akzeptanz der Mobilitätsangebote im Umweltverbund.

Die Mobilitätsoptionen der Multimodalität (in der Abbildung links dargestellt) könnten gezielt für die Intermodalität (in der Abbildung rechts dargestellt) genutzt werden.

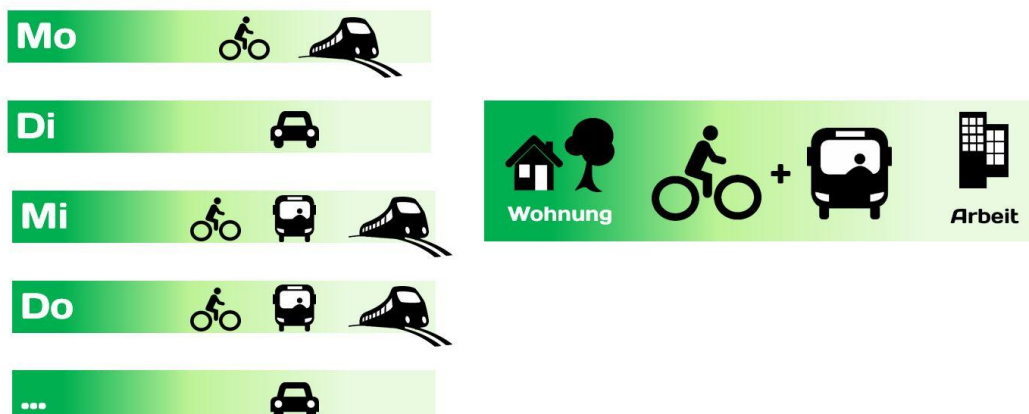


Abbildung 20: Schematische Darstellung Multimodalität und Intermodalität

Durch multimodale Verknüpfungspunkte unter Einbeziehung von Bahn, Bus, Fernbus, Fahrrad, CarSharing und Mitfahrgelegenheiten sind intermodale Wegeketten möglich. Da der ÖPNV nicht alle Mobilitätsbedürfnisse allein befriedigen kann, ist das Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsträger untereinander von großer Bedeutung.

Aufgrund der Topographie bietet sich die Kombination aus Radfahren und ÖPNV-Nutzung an. Durch gezielte Maßnahmen, wie den Bau von Verknüpfungspunkten mit sicheren und witterungsgeschützten Abstellrichtungen, kann diese verkehrliche Option noch weiter gefördert werden. Gerade in Bereichen wie Himmelreich-Coldewei, wo die ÖPNV-Feinerschließung an seine Grenzen stößt, kann mit den Möglichkeiten der Integration ein wesentlicher Beitrag zur Nahmobilität geleistet werden.

Mit solchen Anschlussmöglichkeiten kann die Akzeptanz ohne eigenes Fahrzeug unterwegs zu sein deutlich gesteigert werden.

Wenn detaillierte Daten zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsnachfrage vorliegen, ließe sich ein Netz von Verknüpfungspunkten konzipieren. Das System ÖPNV würde dadurch gestärkt.

7 Organisation und Finanzierung

7.1 Linienbündelung

Das Linienbündel des ÖPNV in der Stadt Wilhelmshaven umfasst die Stadtbuslinien 1 bis 8 sowie die Schulbuslinien S1 bis S8. Diese Zuordnung soll auch weiterhin beibehalten werden und bei der Vorbereitung auf die Direktvergabe 2023 Bestand haben.

7.2 Organisationsstruktur

Die organisatorische Struktur bleibt unverändert. Die Stadt Wilhelmshaven als kreisfreie Kommune ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV nach dem NNVG.

Die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH (SVW) erbringt die Verkehrsleistung als kommunales Unternehmen. Die SVW ist ein hundertprozentiges Beteiligungsunternehmen der Stadtwerke Wilhelmshaven GmbH und diese eine hundertprozentige Tochter der Stadt Wilhelmshaven.

Das vertragliche Verhältnis zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen wird in Wilhelmshaven seit dem 01.01.2016 über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) sichergestellt. Die Verkehrsleistung wird im Rahmen dieser Regelung gemeinwirtschaftlich durchgeführt.

Diese Form der Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und kommunalen Verkehrsunternehmen hat sich bewährt, die Qualität der angebotenen Dienstleistungen hat sich verbessert. Im Benchmarking mit vergleichbaren Verkehrsunternehmen belegen die Stadtwerke Wilhelmshaven regelmäßig in mehreren Kategorien vordere Plätze.⁶²

Die Stadt Wilhelmshaven wird rechtzeitig eine Vorabbekanntmachung herausgeben. Nach Möglichkeit soll die positive ÖPNV-Entwicklung fortgesetzt werden.

Verkehrsunternehmen und Stadt sind in die Strukturen der VEJ eingebunden. Dabei ist die Stadt Wilhelmshaven Gesellschafterin der Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade. Dem regionalen Verbund der ÖPNV-Aufgabenträger. Die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft ist Partner im Verkehrsverbund Ems Jade, in dem sich die Busunternehmen organisiert haben.

Momentan werden von den Beteiligten die Möglichkeiten einer organisatorischen Weiterentwicklung diskutiert (Änderung der Gesellschaftsform der VEJ oder Beitritt zum ZVBN). Die Abwägung von Vor- und Nachteilen unter Berücksichtigung der Verkehrsströme und der regionalen Strukturen sollen dabei Berücksichtigung finden.

⁶² Kundenbarometer 2015 – 2018, TNS Infratest, München

7.3 Finanzmittel und Maßnahmenplanung

Gemäß Art 106a GG steht den Ländern für den ÖPNV ein Beitrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Beitrag nach Satz 1 bleibt bei der Bemessung der Finanzkraft nach Artikel 107 Abs. 2 unberücksichtigt.

Die Aufgabenträger erhalten Finanzhilfe aus den Finanzmitteln des Regionalisierungsgesetz für die kommunalen Aufgabenträger: 3,34497 vom Hundert, wobei die Verteilung aus der Einwohnerzahl und der Fläche ermittelt wird (NNVG § 7 Abs. 5).

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

In den §§ 7, 7a und 7b des NNVG ist die Finanzierung des ÖPNV geregelt.

Die Stadt Wilhelmshaven erhält derzeit von der LNVG folgende jährliche Zahlungen:

- 100.000,00 € Verwaltungspauschale (Personal- und Sachkosten für die Nahverkehrsplanung, § 7 Abs. 4 NNVG)
- 240.000,00 € nach Einwohnerzahl/Fläche (Regionalisierungsmittel: Verbesserung des ÖPNV, § 7 Abs. 5 NNVG)
- 490.000,00 € (Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für den rabattierten Ausbildungsverkehr; § 7a NNVG)
- 270.000,00 € (Weiterentwicklung des ÖPNV, § 7b NNVG)

Der vom Aufgabenträger frei disponierbare Betrag in Höhe von ca. 450.000,00 € jährlich soll im Planungszeitraum insbesondere für folgende Maßnahmen eingesetzt werden:

- Sanierung und Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen. Die Stadt Wilhelmshaven hat im Jahr 2017 ein Haltestellenkataster aufgestellt. Die Ausstattungsmerkmale und der bauliche Zustand der einzelnen Haltestellen wurden erfasst und der Sanierungsbedarf ermittelt und bewertet. Nach der daraus resultierenden Rangfolge werden pro Jahr 16 Haltestellen saniert, d.h. im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans 80 Haltestellen.
- Einführung eines Echtzeitinformationssystems und Aufstellung von DFÜ-Anlagen an der Haltestelle Bahnhof/ZOB und weiteren wichtigen Verknüpfungspunkten.
- Zahlung von Betriebskostenzuschüssen an Verkehrsunternehmen in den Fällen, wo betriebliche Mehrkosten auf Anordnung oder Veranlassung des Aufgabenträgers entstanden sind (z.B. Taktverdichtung Südstrand, Rüstersieler, Sengwarden / Fedderwarden).
- Bezuschussung von Marketingmaßnahmen



8 Resümee

Das heutige Angebot des Stadtbusverkehrs ist hinsichtlich seiner Struktur und Qualität grundsätzlich gut.

Dennoch besteht in einigen Bereichen ein Handlungsbedarf. Ziel muss es sein, den ÖPNV so stark zu machen, dass er möglichen Konkurrenzangeboten standhält.

Nachfrageunterschiede in den verschiedenen Stadtbereichen und die damit verbundene Bandbreite des Fahrgastpotenzials erfordern eine stärkere Angebotsdifferenzierung in der Bedienungsstruktur.

Die dynamische Bevölkerungs- und Stadtentwicklung muss bei der zukünftigen Weiterentwicklung des Nahverkehrs noch stärker berücksichtigt werden.

Strukturelle Anpassungen sind bei der Fahrplangestaltung erforderlich. Hier ist eine stärkere Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen auf den einzelnen Linienabschnitten zu empfehlen. Damit kann der größtmögliche Nutzen für alle Zielgruppen erreicht werden.

Aus den Veränderungen und den erforderlichen Anpassungen ergeben sich große Chancen für Angebotsverbesserungen und die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV.

In enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Friesland und den Regionalbusunternehmen sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu steigern. Darüber hinaus ist aufgrund der hohen Kosten, eine noch weitere Integration des Schülerverkehrs in den regulären ÖPNV anzustreben.

Um eine detaillierte Planung vornehmen zu können, ist eine bessere Datenbasis erforderlich.

Allgemeine Fahrgastzahlen und Ergebnisse einer Ein-/Aussteigerzählung sind hierfür die Grundlage.