

– ÖPNV-Report Baden-Württemberg 2020 – Vergleichende Analyse des ÖPNV und Ableitung von Potenzialen und Handlungsempfehlungen

Ergebnisbericht - Gesamtbericht

Erstellt im Auftrag des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Berlin/Hamburg, 09. Dezember 2020

Es gibt drei Berichtstypen, die in sich abgeschlossen sind

Berichtstypen



Gesamtbericht

~ 450 Seiten
inkl. Summary und Empfehlungen

Alle Analysen zu

- Strukturdaten
- Angebot
- Tarif und Preis-Leistung
- Nachfrage
- Relationskorridoren
- Marktpotenzial

Räumliche Ebene:

- Verbünde
- Kreise
- Gemeinden



Langfassung

~ 170 Seiten
inkl. Summary und Empfehlungen

Erweiterte Analysen zu

- Angebot
- Tarif und Preis-Leistung
- Nachfrage
- Relationskorridoren
- Marktpotenzial

Räumliche Ebene:

- Verbünde
- Kreise
- Gemeinden



Kurzfassung

~ 100 Seiten
inkl. Summary und Empfehlungen

Zentralste Analysen zu

- Angebot
- Tarif und Preis-Leistung
- Nachfrage
- Marktpotenzial

Räumliche Ebene:

- Fokus auf Verbünde

Die farblichen Markierungen dienen zur Kennzeichnung von Benchmarkfolien und Auswahl in der „S“- und „M“-Variante

Glossar

Markierung der verschiedenen Raumebenen

Verbände

Kreise

Gemeinden

Relationen

↓

Krise

– Entwurf Endbericht –

AT, CH, NL, BY, HE

Markierung von Benchmarkfolien mit allen Vergleichsregionen aus Österreich, Schweiz, Niederlande, Bayern und Hessen

Kennzeichnung der Folien die nur in der M-Variante enthalten sind

1

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

ca. 170 Seiten

civity Management Consultants

M

↓

Verbände

– Entwurf Endbericht –

AT, CH

Markierung von reduzierten Benchmarkfolien mit Fokus auf Österreich und Schweiz

Kennzeichnung der Folien, die in der S- & M-Variante enthalten sind

1

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

ca. 100 Seiten

civity Management Consultants

S

Ein **Abkürzungsverzeichnis** der Kreise befindet sich am Ende des Dokuments.

Inhalt

- **Einleitung**
- Strukturelle Voraussetzungen
- Angebotsqualität
- Tarife
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Nachfrage und Modal Split
- Relationskorridore
- Marktpotenzial
- Handlungsempfehlungen
- Zusammenfassendes Fazit

Ziel der vorliegenden Analyse ist die Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Verdoppelung der ÖPNV-Nachfrage

Einleitung

Hintergrund

Das Bundesland Baden-Württemberg verfolgt systematisch das Ziel, Vorreiter und Wegbegleiter für eine nachhaltige Mobilität zu werden.

Dazu wurde im aktuellen Koalitionsvertrag von 2016 u. a. vereinbart, den öffentlichen Verkehr nicht nur in den Ballungsräumen intensiv auszubauen, sondern flächendeckend im gesamten Bundesland.

Erklärtes politisches Ziel ist es dabei, mit einer offensiven Strategie, die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010 zu verdoppeln, um damit eine Verkehrswende im Sinne der formulierten Klimaschutzziele einzuleiten und konsequent voranzutreiben.

Zielsetzung

Um einen fundierten Aufsatzpunkt für die Ableitung von Potenzialen und Handlungsschwerpunkten zu haben, hat das Ministerium für Verkehr civity damit beauftragt, eine „umfassende raumbezogene Analyse der Angebots- und Nachfragesituation des ÖPNV in Baden-Württemberg“ zu erstellen.

Inhalte

Im Rahmen des Projektes wurde der öffentliche Personennahverkehr im gesamten Bundesland, systematisch, umfassend und räumlich differenziert, erhoben, analysiert und bewertet.

Neben einer Binnenanalyse Baden-Württembergs auf Ebene der Verbünde, der Stadt- und Landkreise sowie auf Ebene der Gemeinden, wurde ein breit angelegter Quervergleich mit Teilräumen aus der Schweiz, aus Österreich, aus den Niederlanden sowie aus den

Bundesländern Bayern und Hessen durchgeführt.

Schwerpunkte der Analyse sind die folgenden Aspekte:

- Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen
- Angebotsqualität des ÖPNV
- Fahrpreisniveau und Preis-Leistungsverhältnis im ÖPNV
- Akzeptanz und Marktanteil des ÖPNV

Im Rahmen der Analysen werden die wesentlichen Wechselwirkungen und Einflussfaktoren auf den Erfolg bzw. die Potenziale des ÖPNV dargestellt und analysiert.

Auf Basis der Analysen und der Best-Practice Beispiele werden die Potenziale und Handlungsempfehlungen für Baden-Württemberg abgeleitet.

Agenda

- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- **Einleitung**
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - Bevölkerungsprognose
 - Altersstruktur
 - Schüler und Studierende
 - Arbeitsplätze
 - Tourismus
 - Autoorientierung
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

Strukturelle Voraussetzungen in Baden-Württemberg

Analysemethodik

METHODIK

Räumliche Ebenen

- Der Vergleich innerhalb Baden-Württembergs erfolgt grundsätzlich auf drei räumlichen Ebenen, der Kreisebene, der Gemeindeebene, sowie der Verbundebene. Ist ein Analyseschwerpunkt für eine Ebene ungeeignet oder sind keine Daten vorhanden, so entfällt die Analyse für diese Ebene.
- Auf Gemeindeebene werden die Gemeinden, ab einer Größe von 15 Tsd. Einwohnern, in Größenklassen nach Einwohnern eingeteilt.
- Auf Kreisebene erfolgt eine Unterteilung nach der vom Verkehrsministerium definierten Finanzierungsgruppierung der ÖPNV-Finanzreform („Töpfeinteilung“).

Raum- und Siedlungsstruktur

- Die Analyse der Raum- und Siedlungsstruktur erfolgt anhand der Kenngrößen Einwohner- und Siedlungsdichte.
- Die Einwohnerdichte (auch Bevölkerungsdichte genannt) gibt an, wie viele Einwohner auf der Gemarkungsfläche leben.
- Die Siedlungsdichte gibt an, wie viele Einwohner auf der „Siedlungs- und Verkehrsfläche“ (SuV) der Untersuchungseinheit leben.
- Aus der Kombination beider Kenngrößen lassen sich Gebiete vereinfacht typologisieren und hinsichtlich ihrer Eignung für die Erschließung mit dem ÖPNV einordnen.
- Die Siedlungsdichte ist aus Sicht des ÖPNV die relevantere Kenngröße, da sie sich auf die konkreten Siedlungsgebiete der Bevölkerung konzentriert und z. B. Waldflächen, Ackerland etc. nicht berücksichtigt.

Weitere Strukturdaten

- Die Analyse von Altersstruktur und Bevölkerungsentwicklung sowie Schüler- und Studierendendichte gibt Hinweise auf Potenzialräume mit wichtigen Zielgruppen.
- Aus den Daten zur Arbeitsplatzintensität und zur touristischen Nutzung können ebenfalls Potenziale abgeleitet werden.

Autoorientierung

- Die Analyse der Autoorientierung erfolgt primär anhand der Kenngröße Pkw-Verfügbarkeit.
- Darüber hinaus werden die Straßennetzdichte sowie die Stauanfälligkeit der Räume analysiert.

Strukturelle Voraussetzungen in Baden-Württemberg

Datenquellen und -aufbereitung

METHODIK

Siedlungs- und Verkehrsflächen

- Die Siedlungs- und Verkehrsflächen bestehen im Kern aus dem Datensatz Corine Land Cover (2018).
- Dieser wird durch den Datensatz Corine Imperviousness Density (2015) sowie um lineare Elemente (Autobahnen und Bundesstraßen sowie Bahnstrecken) aus dem digitalen Landschaftsmodell des Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BGK DLM) ergänzt.

Einwohner

- Für Berechnungen, die sich direkt auf administrative Grenzen beziehen, werden die Einwohnerstatistiken der statistischen Ämter (2018) verwendet.

Altersquotienten

- Die Altersverteilung stammt ebenfalls aus den Einwohnerstatistiken der statistischen Ämter
- Die Quotienten beschreiben jeweils das Verhältnis der ausgewählten Altersgruppe zur „arbeitenden“ Bevölkerungsschicht (20 bis 65 Jährige).
- Ein Jugendquotient von 20 bedeutet, im untersuchten Gebiet leben 20 Jugendlichen je 100 „Arbeitende“ (20 bis 65 Jährige).

Pkw-Verfügbarkeit

- Die Pkw-Verfügbarkeit wird anhand des Pkw-Bestandes laut Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (2019)

berechnet.

- Angaben zum Pkw-Bestand auf Gemeindeebene liegen ohne eindeutige Nennung des offiziellen Gemeindegchlüssels vor. Eine eindeutige Zuordnung erfolgte durch eine projektspezifische Aufbereitung nach Gemeindegnamen und Postleitzahl.

Strukturelle Voraussetzungen in Baden-Württemberg

Datenquellen und -aufbereitung

METHODIK

Arbeitsplatzzahlen

- Die Arbeitsplätze sind gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gemäß der Bundesagentur für Arbeit (Bezugsjahr 2019).
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind Arbeitnehmer/-innen (einschließlich der zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigten), die kranken- oder rentenversicherungspflichtig oder versicherungspflichtig nach dem SGB III sind.

Schüler- und Studierendenzahl

- Die Schüler und Studierendenzahlen sowie die jeweiligen Standorte stammen aus dem Gesamtverzeichnis der Schulen des Statistischen Landesamt Baden-Württemberg (2019).
- Diese wurden zusätzlich mit der Auflistung der Hochschulen auf der Webseite <https://www.statistik-bw.de/BildungKultur/Hochschulen/H S-SO.jsp> zur Ermittlung von Teilstandorten abgeglichen.
- Folgende Hochschulstandorte und -ableger sind aktuell räumlich und in Anzahl Studierender nicht berücksichtigt, da sie zwar im Gesamtverzeichnis aber nicht in der Webseite aufgeführt werden:
 - DHBW Stuttgart

- FOM Hochschule Stuttgart
- ISM Hochschule Stuttgart
- DHBW Heilbronn / DHBW Heilbronn CAS
- Technische Universität München, Standort Heilbronn
- FOM Hochschule Mannheim
- Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung / Fachbereich Bundeswehrverwaltung
- DHBW Villingen-Schwenningen
- Evangelische Hochschule Ludwigsburg / Standort Reutlingen
- Merz Akademie Hochschule für Gestaltung, Kunst und Medien, Stuttgart (Priv. HAW)
- media Akademie Hochschule Stuttgart
- Universität Heidelberg in Mannheim

Im Rahmen der Untersuchung wurden die wesentlichen Einflussfaktoren für den Erfolg des ÖPNV analysiert

Studiendesign

Struktureller Rahmen

Raum & Bevölkerung

- › Einwohner- und Siedlungsdichte
- › Bevölkerungsprognose
- › Altersstruktur
- › Schüler und Studenten
- › Arbeitsplätze
- › Tourismus
- › ...

Verkehr

- › Pkw-Verfügbarkeit
- › ...

ÖPNV-Angebot

Angebotsqualität

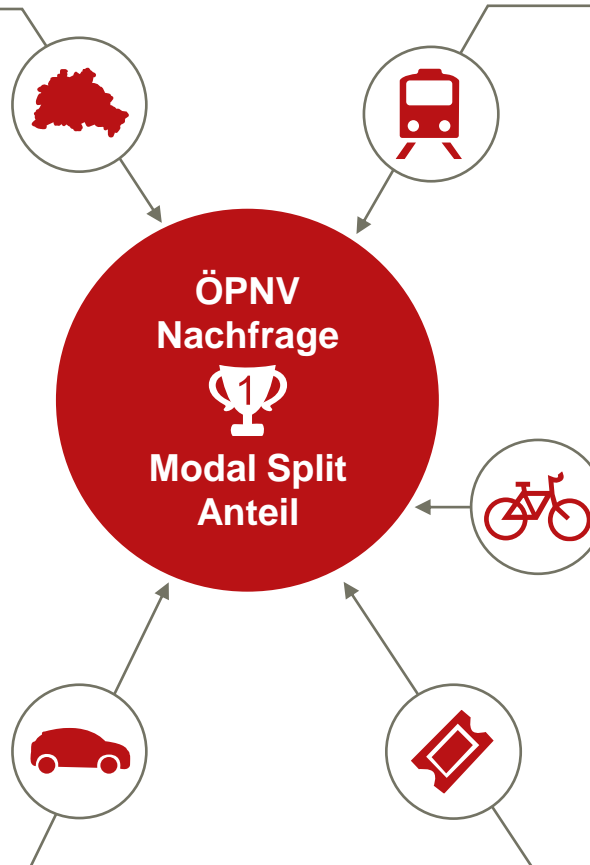
- › Angebotsdichte räumlich und zeitlich
- › Netzdichte (Erschließung, Erreichbarkeit)
- › Taktdichte (Tagesverlauf, Wochenende)
- › Verkehrsmittelmix (Bus-Schiene)
- › Flexible Bedienungsformen
- › Einhaltung Landesstandard

Intermodalität

- › Bike & Ride
- › Park & Ride

Fahrpreise

- › Tarifniveau
- › Preis-Leistungs-Verhältnis



Für den Quervergleich wurden Räume mit ähnlichen strukturellen Voraussetzungen ausgewählt

Quervergleich

- Provinz Noord-Brabant mit 4 COROP-Regionen (≈ 4 Landkreis)
- 20 Gemeinden < 20 TEW
- 4 Gemeinen 20-100 TEW
- 4 Gemeinen 100-1.000 TEW
- Σ ca. 2,5 Mio. EW



- Teile von Bayern und Hessen
- 3 Verbünde (VGN, VVM, RMV)
- 46 Landkreise
- 629 Gemeinden < 20 TEW
- 59 Gemeinen 20-100 TEW
- 8 Gemeinen 100-1.000 TEW
- Σ ca. 7,9 Mio. EW



- 22 Verbünde
- 44 Landkreise
- 988 Gemeinden < 20 TEW
- 92 Gemeinen 20-100 TEW
- 9 Gemeinen 100-1.000 EW
- Σ ca. 10,9 Mio. EW



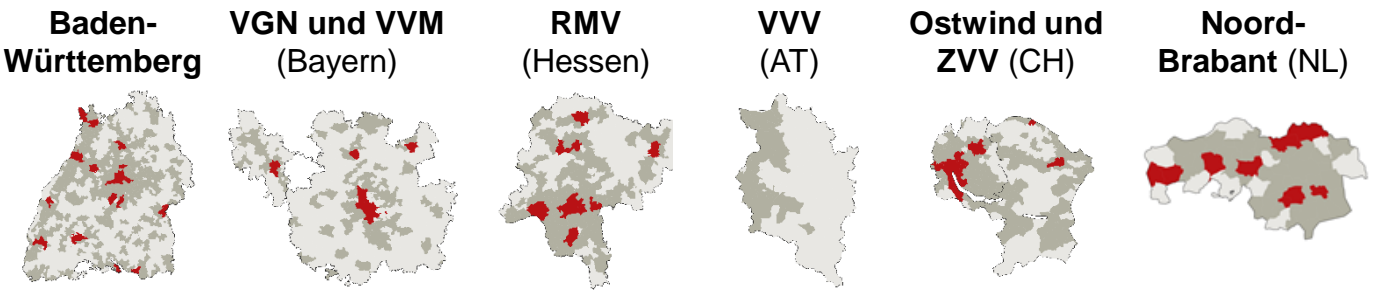
- Vorarlberg
- 1 Verbund
- 4 Bezirke (≈ Landkreis)
- 90 Gemeinden < 20 TEW
- 4 Gemeinen 20-100 TEW
- Σ ca. 0,4 Mio. EW



- 7 Kantone (ZH, TG, AR, AI, SG; SH;GL ≈ 7 Landkreise)
- 2 Verbünde (ZVV, Ostwind)
- 371 Gemeinden < 20 TEW
- 11 Gemeinen 20-100 TEW
- 2 Gemeinen 100-1.000 TEW
- Σ ca. 2,5 Mio. EW

Als Benchmark-Regionen wurden vergleichbare Gebiete im DACH-Raum und den Niederlanden ausgewählt

Benchmark-Regionen



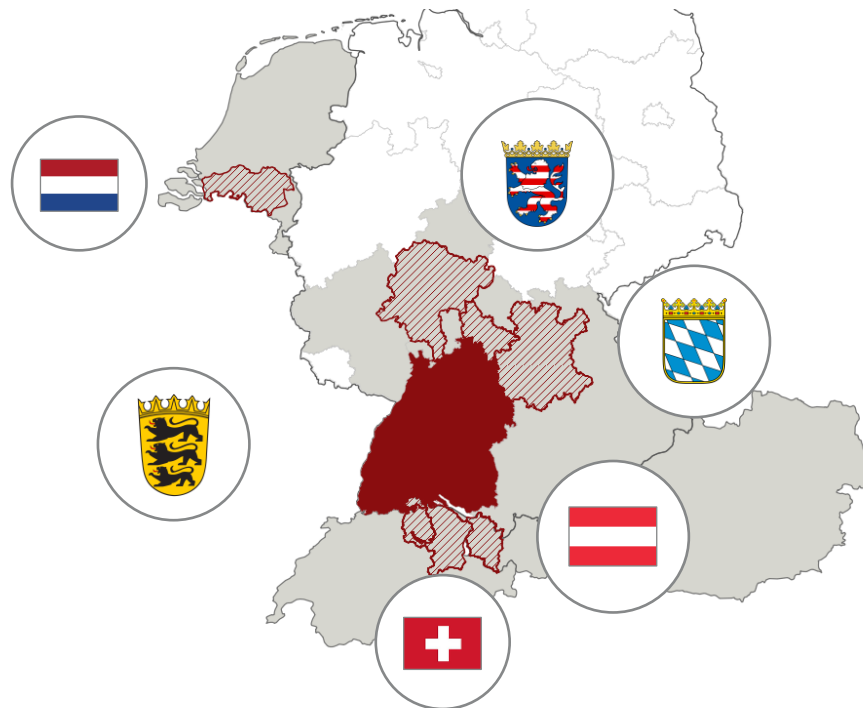
Fläche (in km ²)	35.491	13.954	13.586	2.583	5.947	5.084
Einwohner (in Mio.)	10,91	2,65	5,19	0,39	2,49	2,53
Dichte (EW pro km ²)	307,32	189,99	382,16	150,15	418,1	497,28
Städte <20 Tsd. EW	988	390	239	90	371	20
Städte 20-100 Tsd. EW	92	12	47	4	11	40
Städte 100-1.000 Tsd. EW	9	3	5	0	2	4

Guter struktureller Fit
Guter struktureller Fit
These: „Best Practice ÖPNV“
These: „Best Practice ÖPNV“
Bester Fit in NL

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Als Benchmark-Regionen wurden vergleichbare Gebiete im DACH-Raum und den Niederlanden ausgewählt

Benchmark-Regionen – Auswahlkriterien



Auswahl Benchmarking-Regionen

- **VGN und VVM (Bayern):** Nachbarbundesland mit gutem strukturellem Fit. Vergleichbarkeit zu BW in ländliche Siedlungsstrukturen und Städten wie Nürnberg und Würzburg.
- **RMV (Hessen):** Nachbarbundesland mit gutem strukturellen Fit. Vergleichbarkeit zu BW durch ähnliche Verflechtungsräume, z. B. um Frankfurt am Main, Wiesbaden und Darmstadt sowie Stuttgart, Mannheim/Ludwigshafen und Heidelberg.
- **VVV (AT):** Österreichisches Nachbarbundesland mit vergleichbaren ländlichen Siedlungsstrukturen und Best Practice-ÖPNV für diesen Regionstyp.
- **Ostwind und ZVV (CH):** Nachbarkantone mit vergleichbaren Stadt-Land-Strukturen um Zürich und Stuttgart, sowie Best Practice-ÖPNV für diesen Regionstyp.
- **Noord-Brabant (NL):** Bester struktureller Fit zu BW in den Niederlanden als eher ländliche Provinz mit vergleichbaren Städten wie Eindhoven und Tilburg.

Strukturelle Voraussetzungen im Benchmark-Vergleich

Analysemethodik und Datenaufbereitung (Benchmark-Regionen)

METHODIK

Vergleichsgruppe

- Der Vergleich zwischen den Benchmark-Räumen erfolgt ebenfalls auf Verbund-, Kreis- und Gemeindeebene.
- Auf Verbundebene wurde die niederländische Provinz Noord-Brabant wie ein einzelner Verbund behandelt, um der räumlichen Fokussierung gerecht zu werden.
- Auf der Kreisebene wurden international Äquivalente für die in Deutschland spezifischen Kreise ausgewählt. In Österreich wurden hierzu vier Regionalbezirke ausgewählt. Für die Schweiz sowie die Niederlande wurden die NUT3-Ebenen definiert. In der Schweiz entspricht diese Ebene den Kantonen.
- Auf Gemeindeebene erfolgte eine Einwohnerklassifizierung der folgenden Struktur:

- > 100 Tsd. Einwohner
- 50 Tsd. – 100 Tsd. Einwohner
- 35 Tsd. – 50 Tsd. Einwohner

Siedlungs- und Verkehrsflächen

- Für die Siedlungs- und Verkehrsflächen wurden die selben Datenquellen verwendet, die für Baden-Württemberg genutzt wurden. Auch die Berechnungsform blieb über alle Räume hinweg einheitlich.

Einwohner

- In den Benchmark-Räumen wurden die Bevölkerungsdaten auf Gemeindeebene (Statistik Austria, Bundesamt für Statistik Schweiz, CBS Niederlande) bezogen. Daten wurden dabei für das aktuellste verfügbare Jahr verwendet.

Einwohner- und Siedlungsdichten

- Zur Berechnung der Einwohner- und Siedlungsdichten wurde analog zur Untersuchung in Baden-

Württemberg verfahren.

Übernachtungen

- Die Anzahl der Übernachtungen, sowie der Ankünfte liegen für AT (Statistik Austria 2017), und CH (BFS 2018) als Rohdaten auf Gemeindeebene vor.

Pkw-Verfügbarkeit

- Auch die Pkw-Verfügbarkeiten wurden über die öffentlichen Ämter bezogen.
- In der Schweiz und in den Niederlanden liegen die Daten zum Bestand auf Gemeindeebene (2019) vor.
- In Österreich sind die Pkw-Bestandsdaten auf Gemeindeebene kostenpflichtig. Die Erfassung der Kennzahl erfolgte daher für Vorarlberg auf Bezirksebene (2019) und wurde durch eine Bevölkerungsgewichtung räumlich disaggregiert.

Strukturelle Voraussetzungen im Benchmark-Vergleich

Analysemethodik und Datenaufbereitung (Benchmark-Regionen)

METHODIK

Arbeitsplätze

- Arbeitsplätze wurden ebenfalls über die amtlichen Statistiken bezogen.
- Für die verschiedenen Länder variieren die Definitionen leicht:
 - CH: Die Beschäftigten umfassen alle Personen (Unselbstständig- und Selbstständigerwerbende), die eine Tätigkeit ausüben, mit der sich Güter oder Dienstleistungen erzeugen lassen. Eine Person mit mehreren Arbeitsverträgen wird in diesem Sinne mehrmals als beschäftigt erfasst, sofern die Arbeitsverträge mit verschiedenen Unternehmen abgeschlossen wurden. Hat die Person hingegen mehrere Arbeitsverträge mit einem einzigen Arbeitgeber, so wird sie nur einmal als beschäftigte Person erfasst. Die Beschäftigten werden ausgehend vom Lohn erhoben (mind. jährlich 2.300 CHF).
 - AT: Eine Arbeitsstätte (Standort) ist definiert als jede auf Dauer eingerichtete, durch Name (oder

Bezeichnung) und Anschrift gekennzeichnete Einheit, in der mindestens eine Person erwerbstätig ist. Dabei kommt es weder auf die Größe noch auf die Anzahl der Beschäftigten an. So ist z. B. eine Einheit mit nur einem selbständig Beschäftigten ebenso eine Arbeitsstätte wie ein Standort im produzierenden Bereich mit über 1.000 Beschäftigten. Die Gruppe der Beschäftigten basiert auf der Menge der aktiv Erwerbstätigen aus der Datenbasis der Registerzählung (Volkszählung), also jenen Erwerbstätigen, die in der Referenzwoche der Registerzählung gearbeitet haben. Durch die Einschränkung auf aktiv Erwerbstätige sind Beschäftigungsverhältnisse von Erwerbstätigen, die in der Referenzwoche temporär abwesend waren, ausgeschlossen. Im Unterschied zur Definition der aktiv Erwerbstätigen der Registerzählung (Volkszählung), in der Personen mit ihrer Haupteinwerbstätigkeit gezählt werden, umfasst der Begriff

„Beschäftigte“ alle Beschäftigungsverhältnisse von aktiv erwerbstätigen Personen. Außerdem ist die Arbeitsstättenzählung nicht auf die Wohnbevölkerung Österreichs eingeschränkt, und zählt daher auch Beschäftigungsverhältnisse am Arbeitsort Österreich von Personen, die keinen Hauptwohnsitz in Österreich haben. Nicht gezählt werden Beschäftigungsverhältnisse von Personen mit Hauptwohnsitz in Österreich, deren Arbeitsort nicht in Österreich liegt.

- NL: Für Noord-Brabant werden die Daten über die zentrale, nationale Statistik bereitgestellt („jobs_total“). Die Anzahl umfasst dabei Vollzeit-, Teilzeit- sowie temporäre Arbeitsplätze. Eine genauere Klassifizierung zum Beschäftigtenverhältnis fehlt, ebenso wie eine genaue Definition der Ortsangaben.

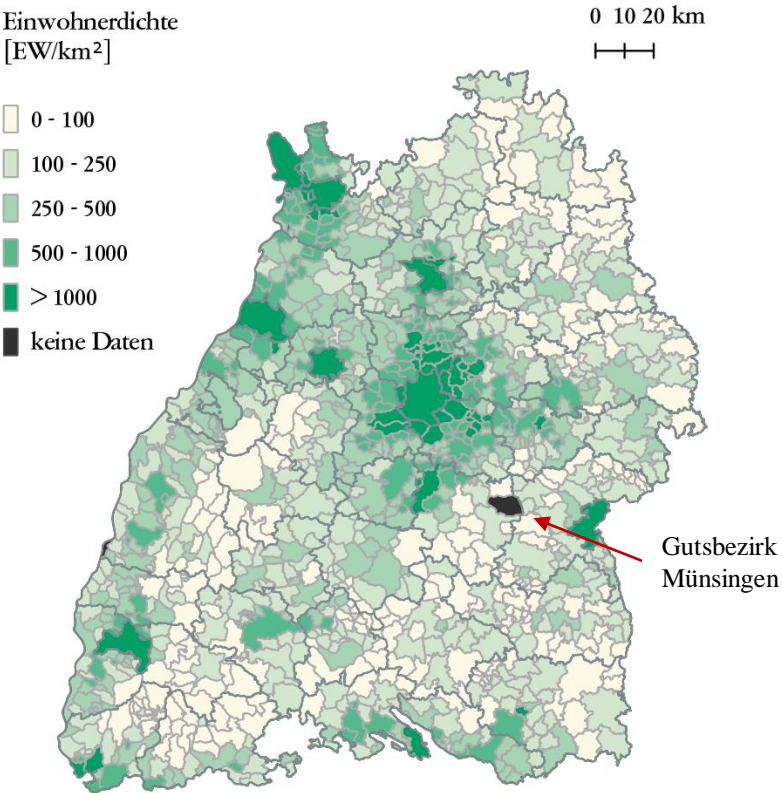
Inhalt

- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - **Einwohner- und Siedlungsdichte**
 - Bevölkerungsprognose
 - Altersstruktur
 - Schüler und Studierende
 - Arbeitsplätze
 - Tourismus
 - Autoorientierung
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

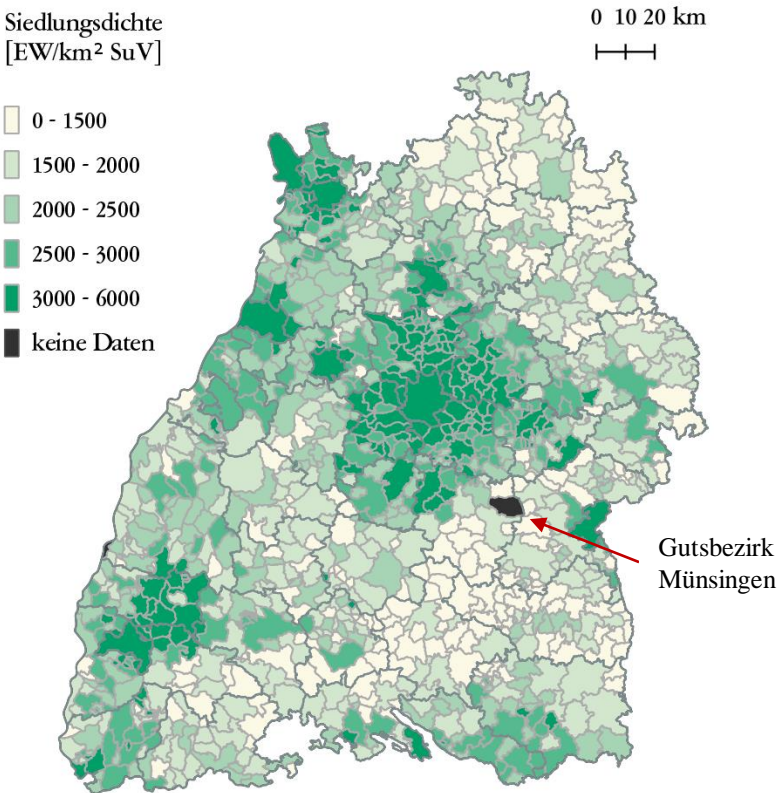
Die Raum- und Siedlungsstruktur beeinflusst das Potenzial für den öffentlichen Nahverkehr

Einwohner- und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Einwohnerdichte, Gemeindeebene



Siedlungsdichte, Gemeindeebene



Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Fläche (BFK 2019)

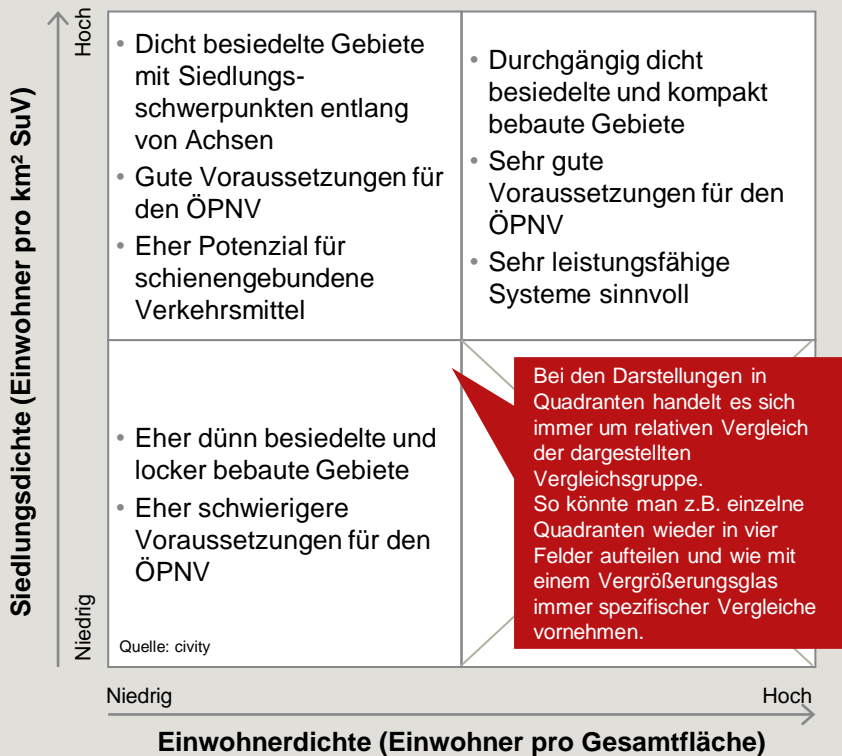
civity 2020/II Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Raum- und Siedlungsstruktur beeinflusst das Potenzial für den öffentlichen Nahverkehr

Einwohner- und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

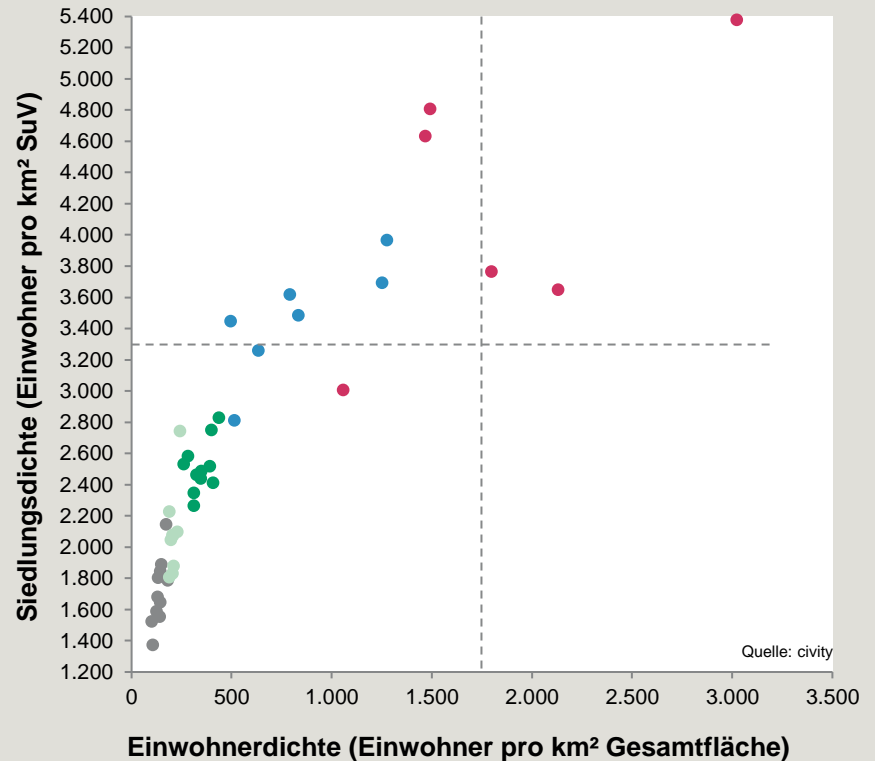
METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Bei den Darstellungen in Quadranten handelt es sich immer um relativen Vergleich der dargestellten Vergleichsgruppe. So könnte man z.B. einzelne Quadranten wieder in vier Felder aufteilen und wie mit einem Vergrößerungsglas immer spezifischer Vergleiche vornehmen.

Kreise



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

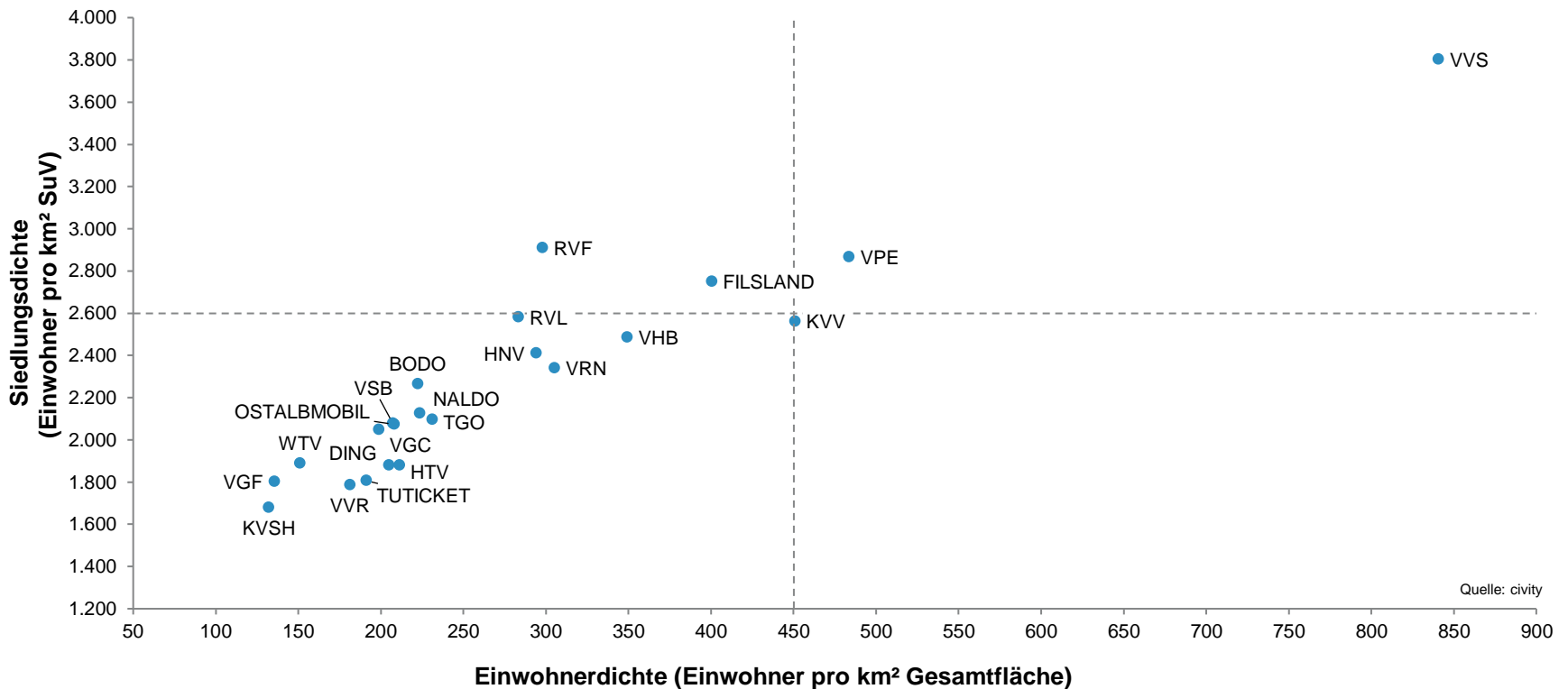
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Fläche (BFK 2019)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Voraussetzungen für den ÖPNV in den Verbänden sind sehr unterschiedlich

Einwohner- und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Verbünde



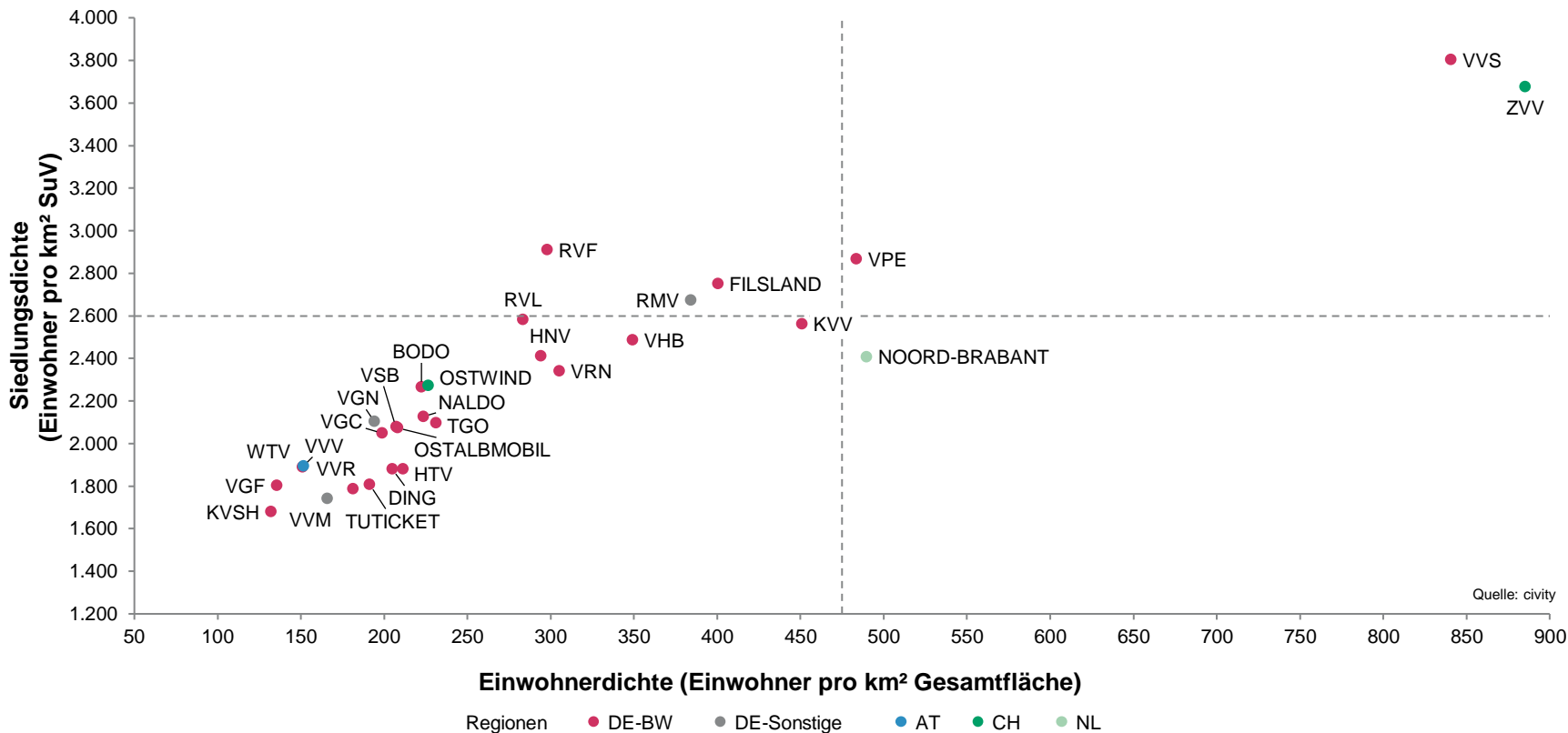
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Fläche (BFK 2019)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Voraussetzungen für den ÖPNV in den Verbänden sind sehr unterschiedlich

Einwohner- und Siedlungsdichte im Vergleich

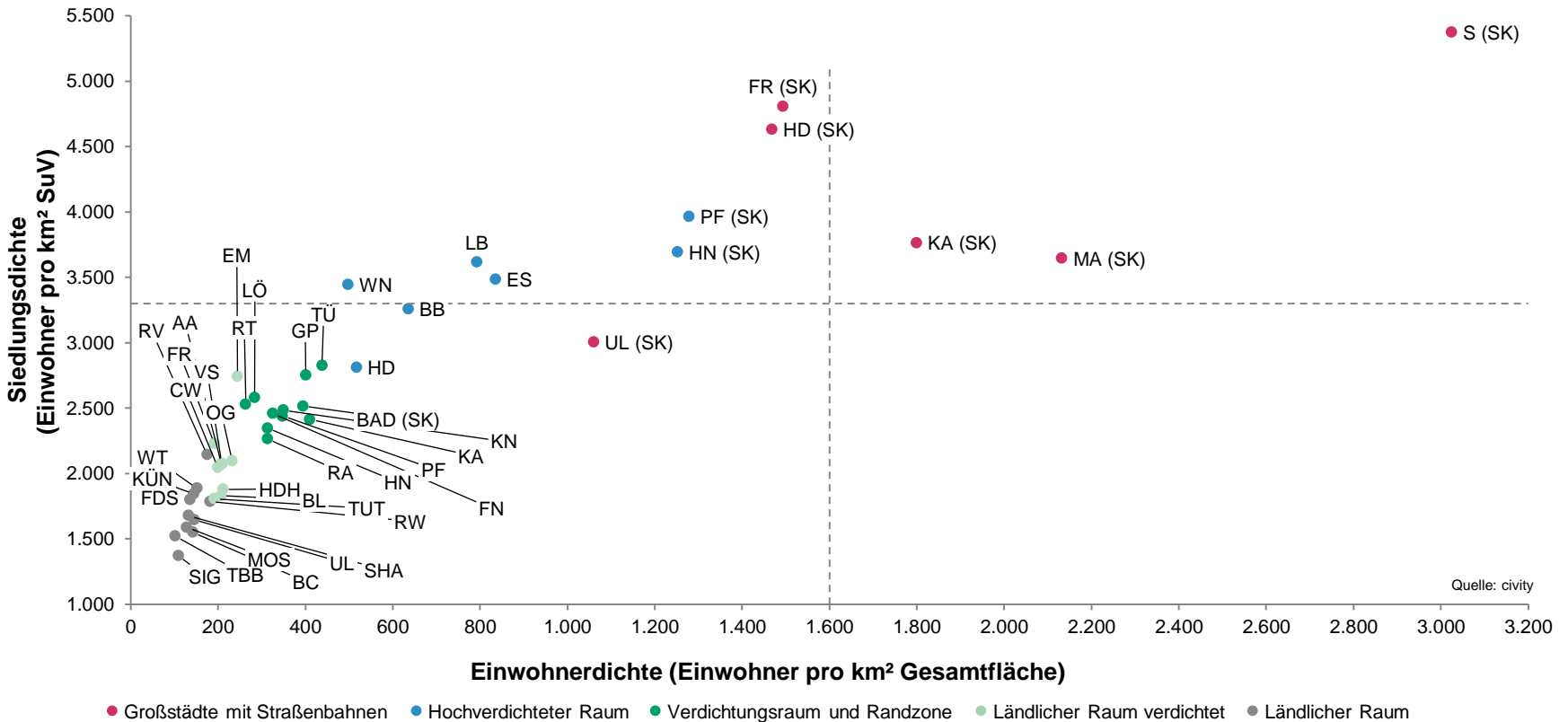
Verbünde



Die Voraussetzungen für den ÖPNV sind auf Kreisebene sehr unterschiedlich

Einwohner- und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Kreise

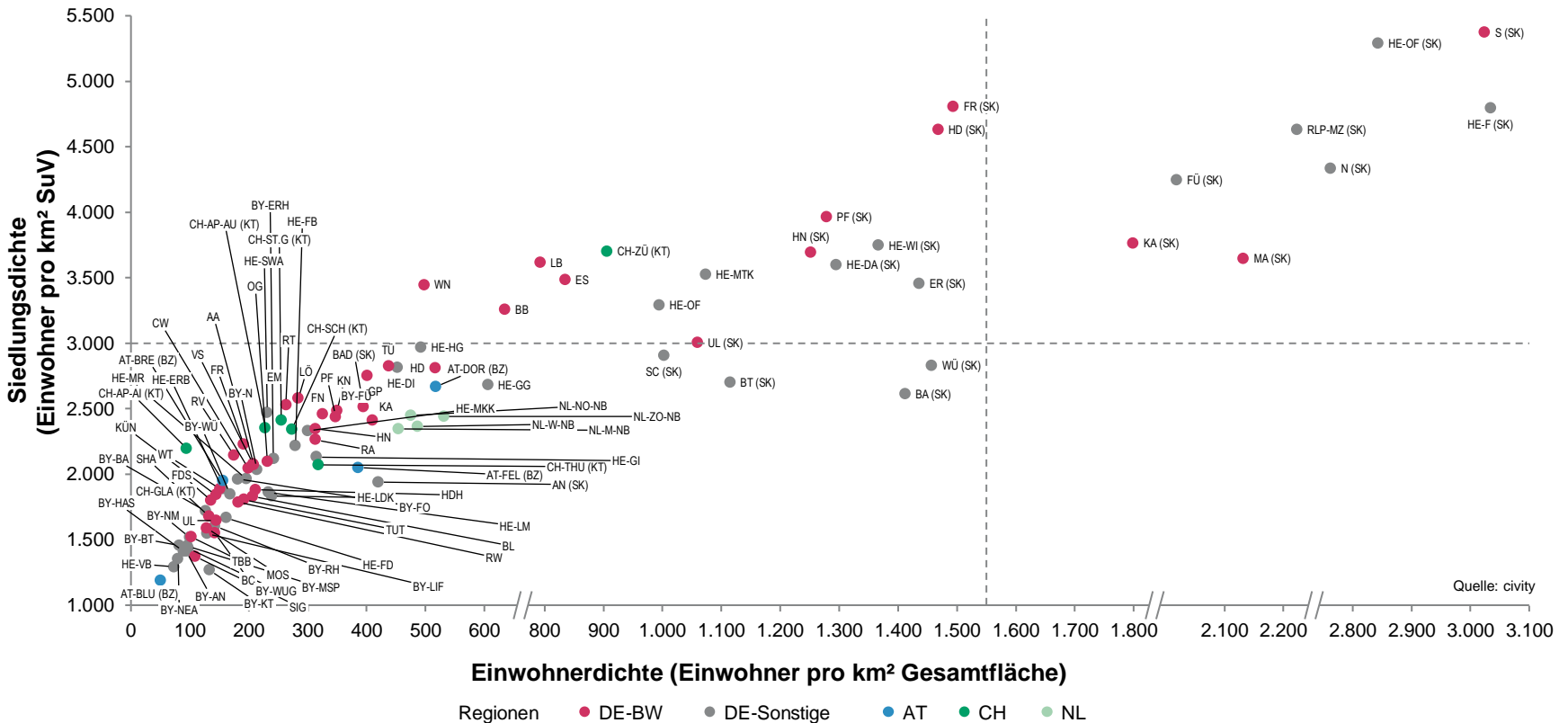


Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Fläche (BFK 2019)

Die Voraussetzungen für den ÖPNV auf Kreisebene sind sehr unterschiedlich

Einwohner- und Siedlungsdichte im Vergleich

Kreise

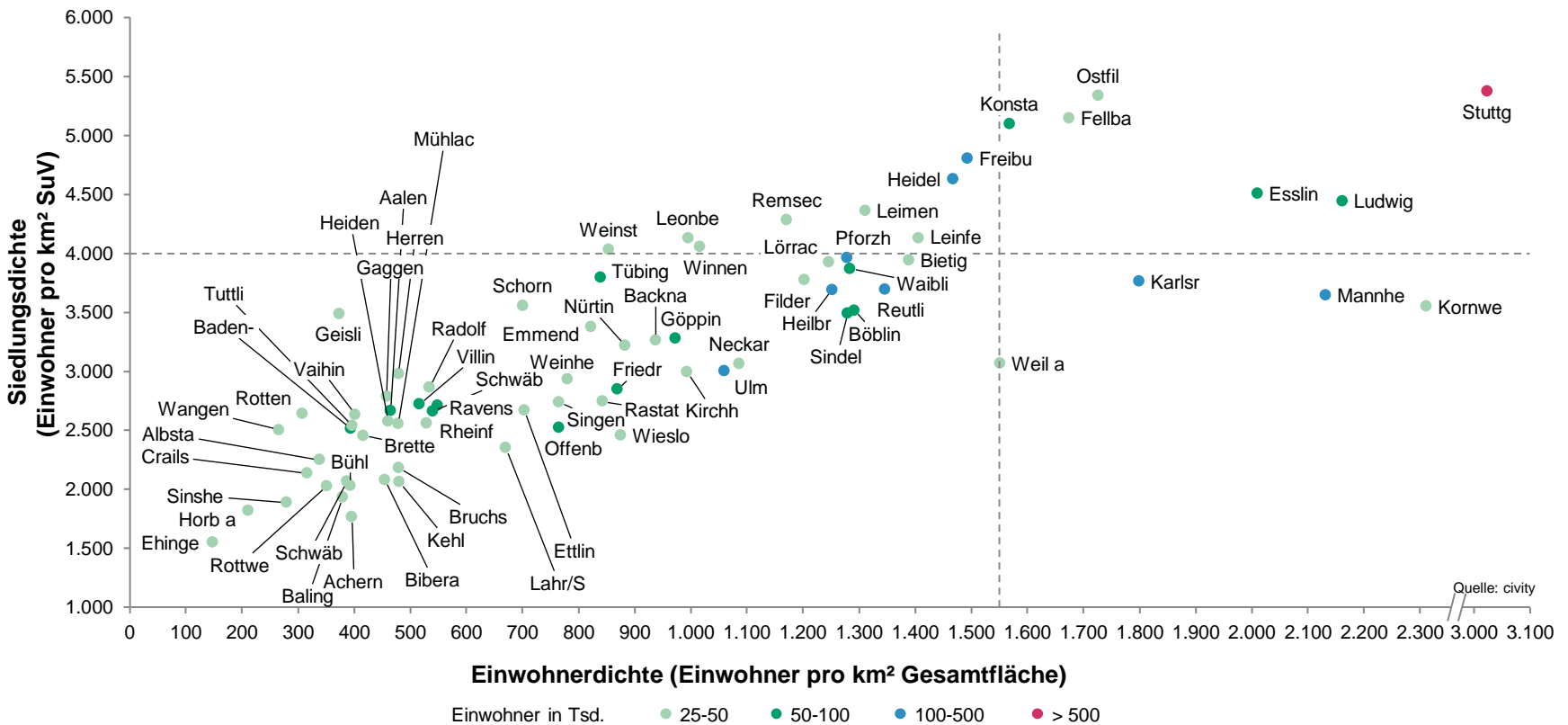


Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Fläche (BFK 2019)

Bei gleicher Siedlungsdichte variiert die Einwohnerdichte zum Teil stark

Einwohner- und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



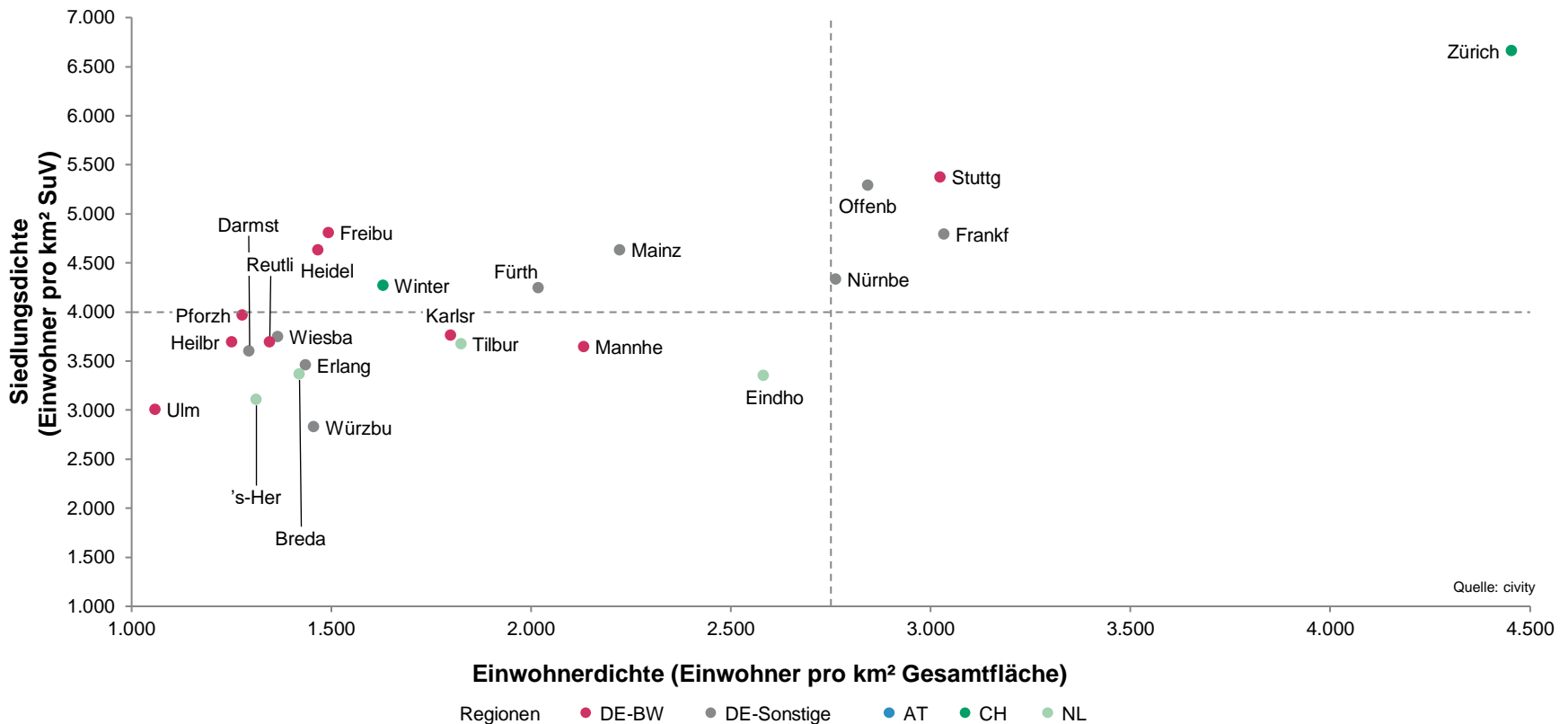
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Fläche (BFK 2019)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Bei gleicher Siedlungsdichte variiert die Einwohnerdichte zum Teil stark

Einwohner- und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner

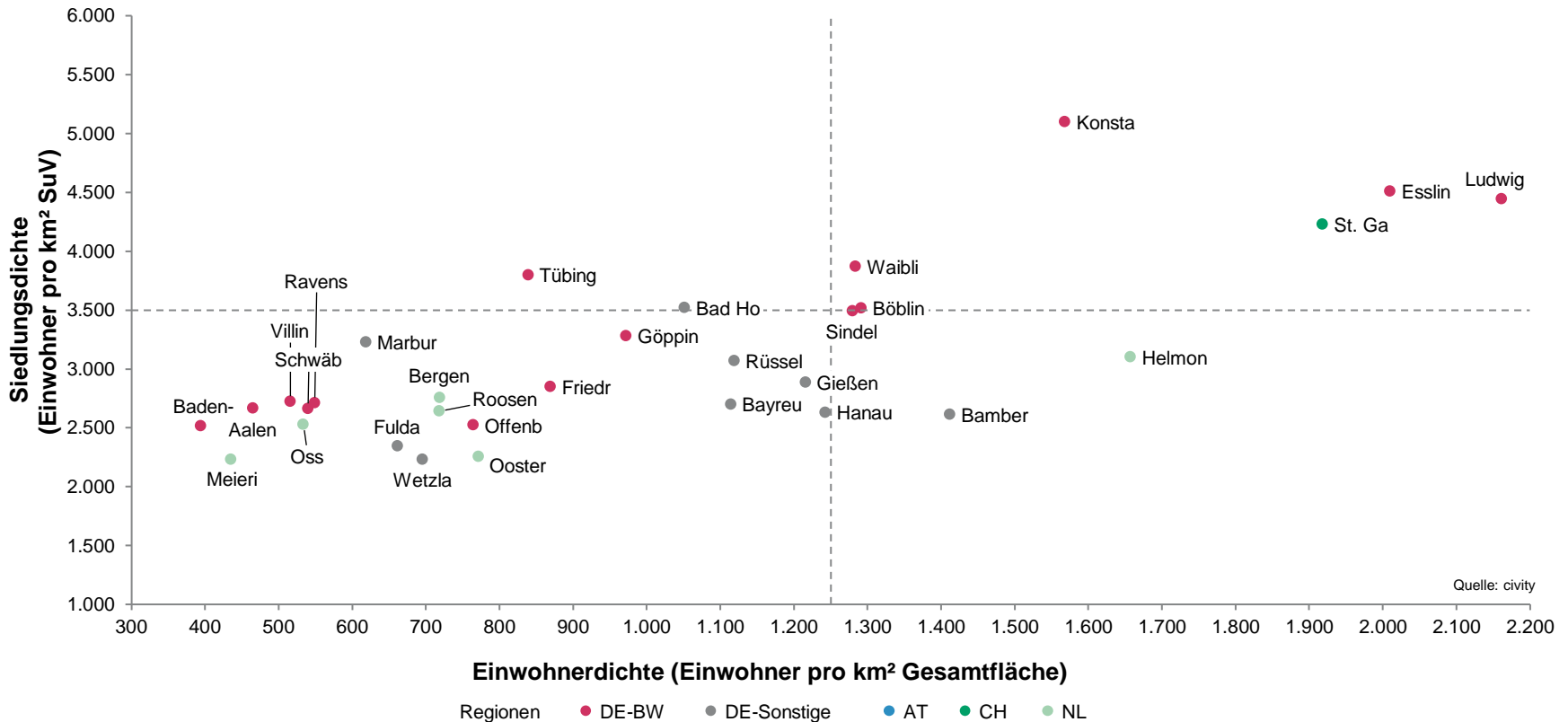


Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Fläche (BFK 2019, BEV 2019, Swisstopo 2020, Eurostat 2018)

Bei gleicher Siedlungsdichte variiert die Einwohnerdichte zum Teil stark

Einwohner- und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner

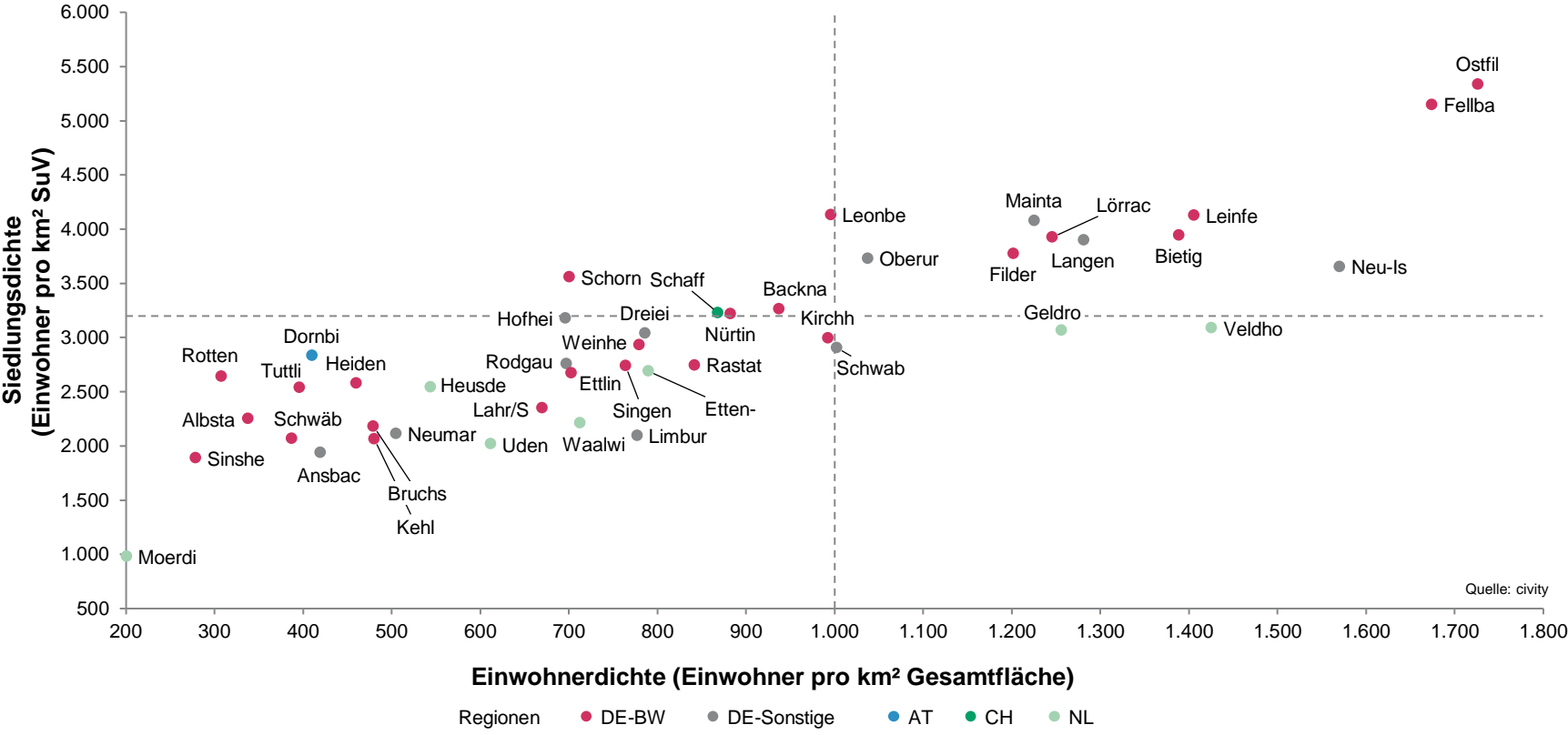


Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Fläche (BFK 2019, BEV 2019, Swisstopo 2020, Eurostat 2018)

Bei gleicher Siedlungsdichte variiert die Einwohnerdichte zum Teil stark

Einwohner- und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner

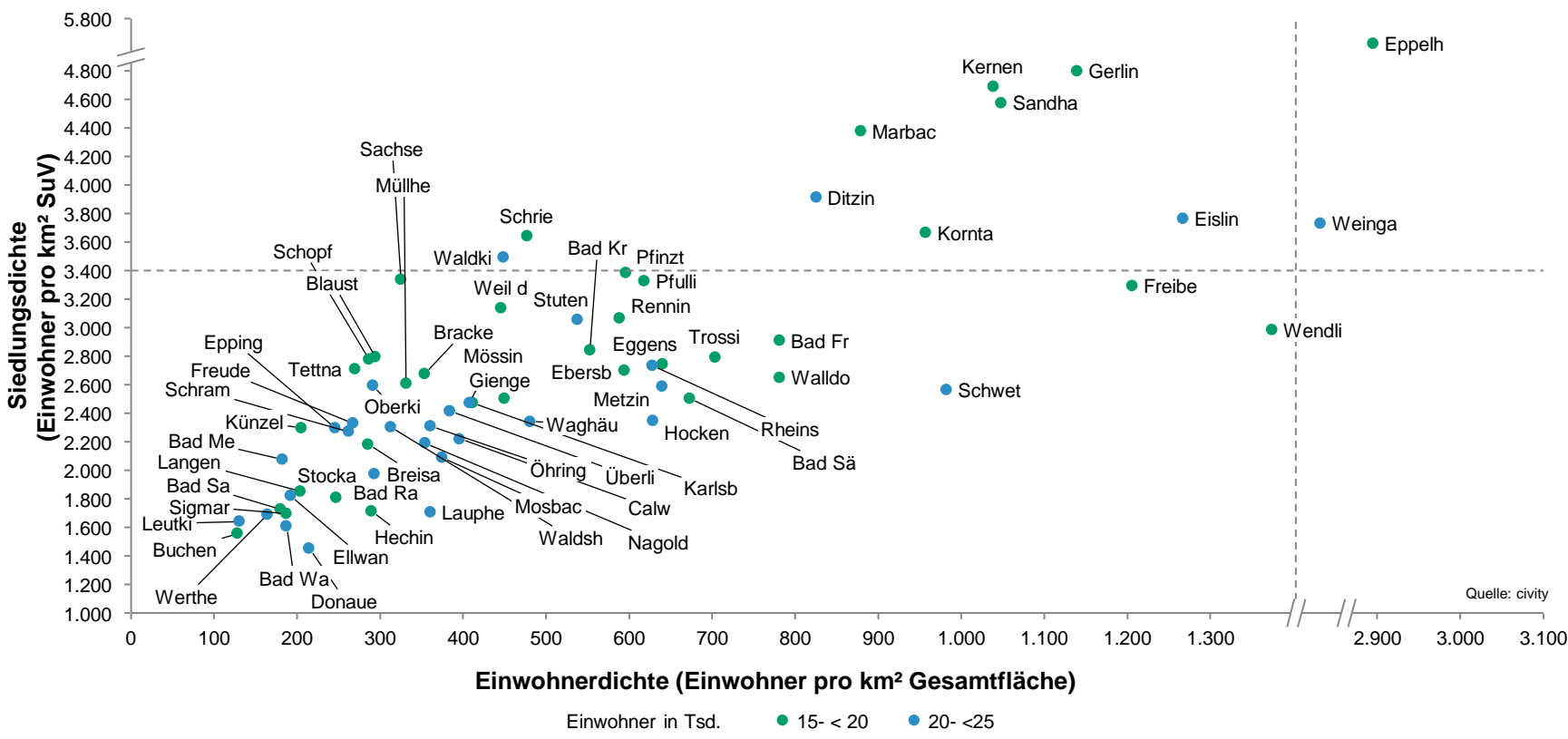


Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Fläche (BFK 2019, BEV 2019, Swisstopo 2020, Eurostat 2018)

Bei den kleineren Städten ist die Einwohner- und Siedlungsdichte bis auf einige Ausreißer eher geringer

Einwohner- und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Fläche (BFK 2019)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Agenda

- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - **Bevölkerungsprognose**
 - Altersstruktur
 - Schüler und Studierende
 - Arbeitsplätze
 - Tourismus
 - Autoorientierung
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

Bis auf eine Ausnahme wird für alle Stadt- und Landkreise eine Zunahme der Bevölkerung bis 2030 prognostiziert

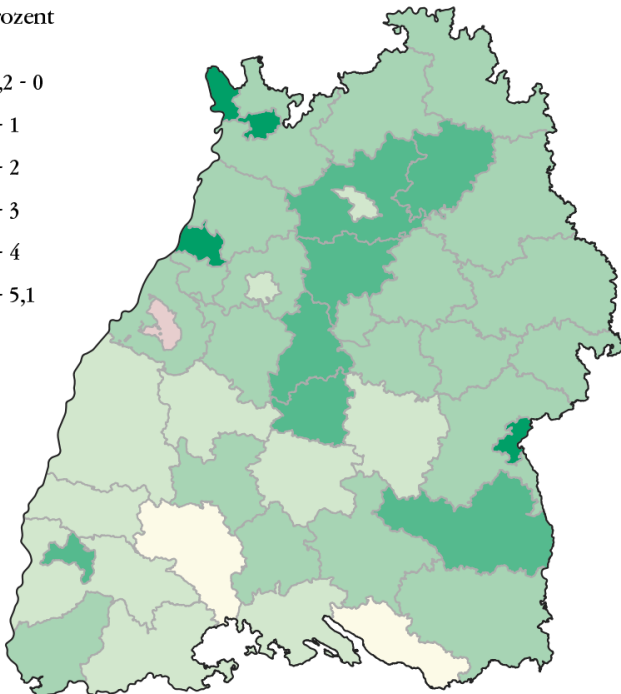
Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg

Stadt- und Landkreise

Bevölkerungsveränderung zwischen 2019 und 2030 in Prozent

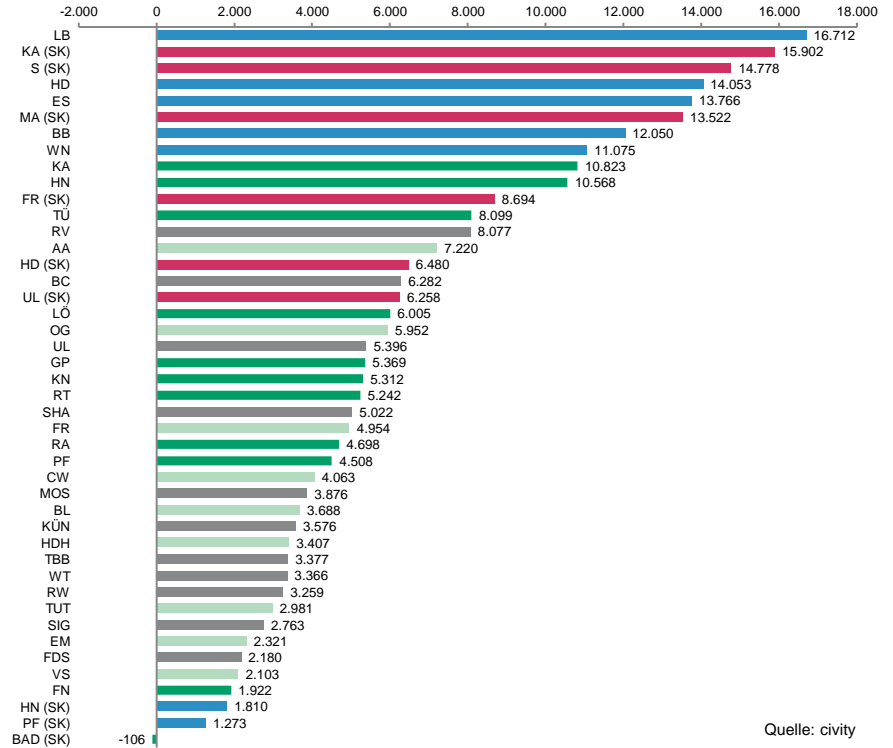


0 10 20 km



● Großstädte mit Straßenbahnen
 ● Hochverdichteter Raum
 ● Verdichtungsraum und Randzone
 ● Ländlicher Raum verdichtet
 ● Ländlicher Raum

Bevölkerungsveränderung 2019-2030(absolut)



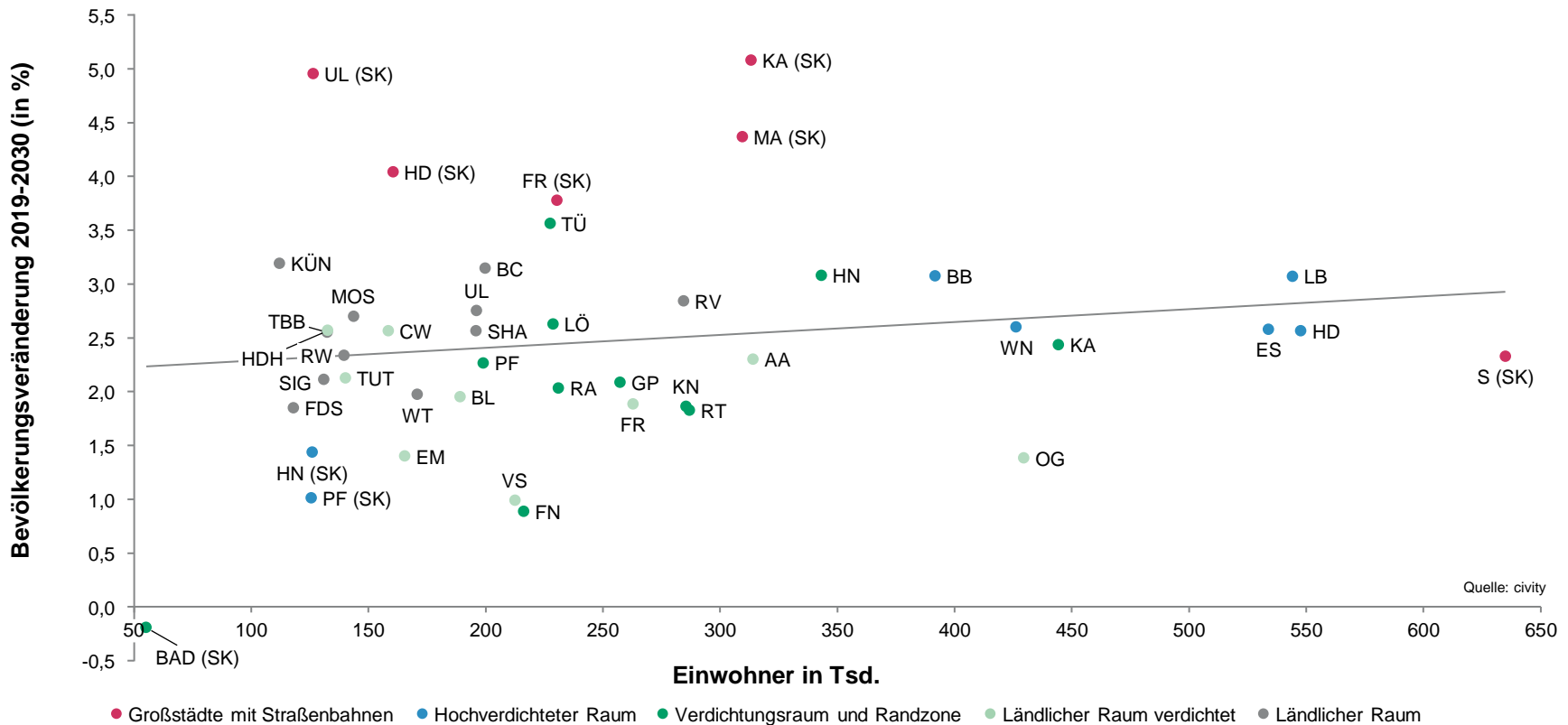
Quelle: civity

Stichtag der Destatis Bevölkerungsdaten ist der 31.12.2018. Für den Startbestand für 2019 gehen wir von dieser Angabe aus.
 Quelle: Bevölkerungsentwicklung (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019)

Prozentual gewinnen die Stadtkreise Karlsruhe, Ulm, Mannheim, Heidelberg und Freiburg am stärksten hinzu

Bevölkerungsentwicklung in Baden-Württemberg

Kreise



Quelle: EW (Destatis 2018), Bevölkerungsentwicklung (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019)

Agenda

- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - Bevölkerungsprognose
 - **Altersstruktur**
 - Schüler und Studierende
 - Arbeitsplätze
 - Tourismus
 - Autoorientierung
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

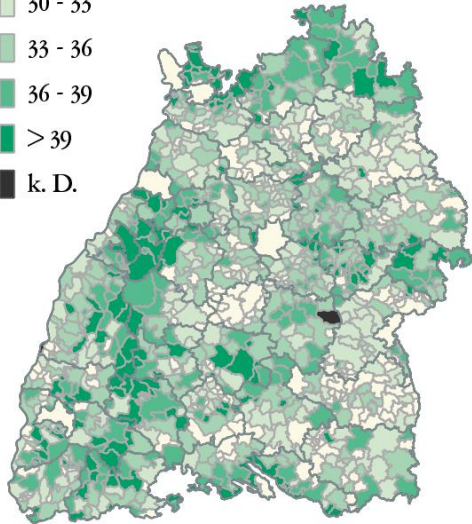
Die Analyse der Altersstruktur kann Hinweise auf das Marktpotenzial bestimmter Zielgruppen geben

Altersverteilung in Baden-Württemberg

Altenquotient (ab 65 Jahren)

Altenquotient 0 15 30 km

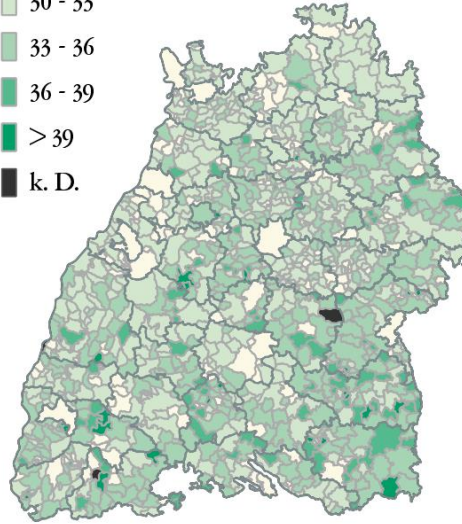
- < 30
- 30 - 33
- 33 - 36
- 36 - 39
- > 39
- k. D.



Jugendquotient (bis 20 Jahre)

Jugendquotient 0 15 30 km

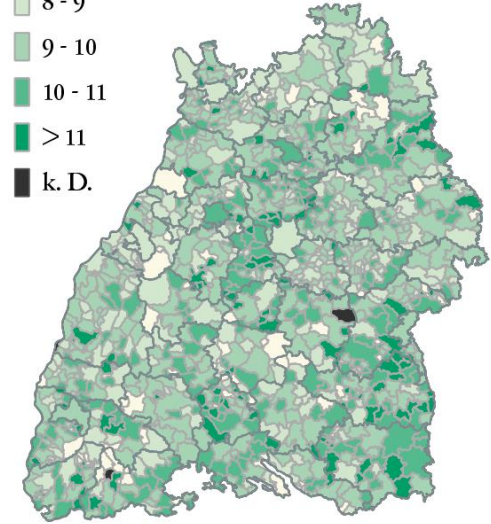
- < 30
- 30 - 33
- 33 - 36
- 36 - 39
- > 39
- k. D.



Kleinkindquotient (0 bis 5 Jahre)

Kleinkinderquotient 0 15 30 km

- < 8
- 8 - 9
- 9 - 10
- 10 - 11
- > 11
- k. D.

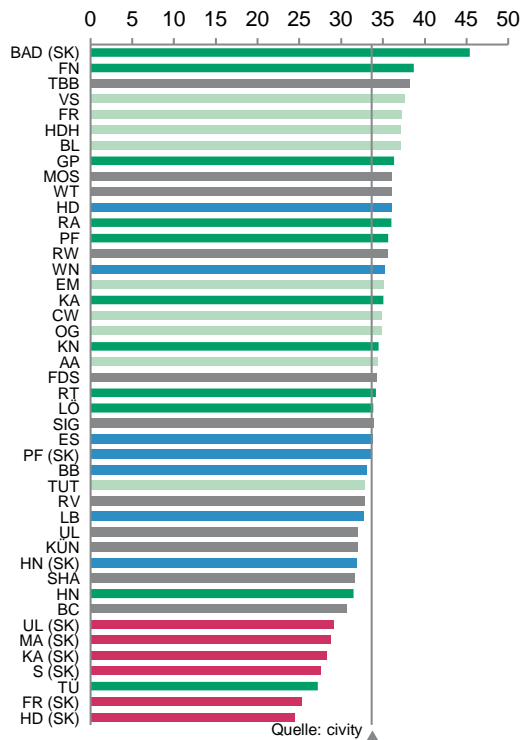


Quelle: EW (Destatis 2018)

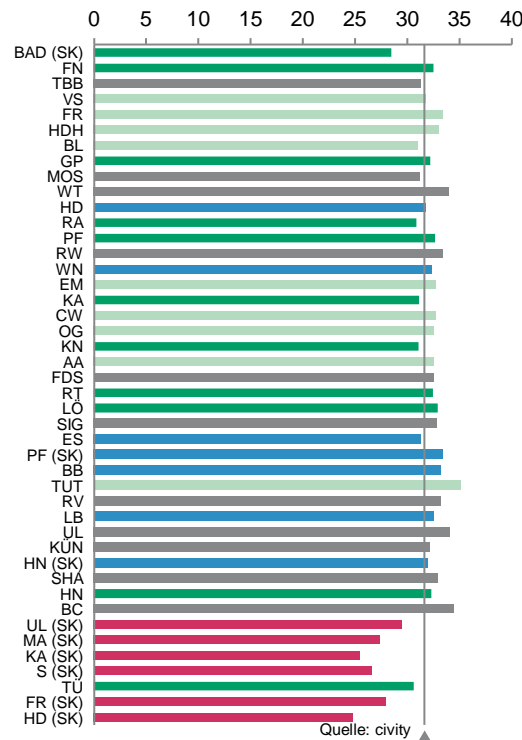
In den Stadtkreisen liegen Jugend- und Altenquotient größtenteils unter dem Durchschnitt

Altersverteilung in Baden-Württemberg

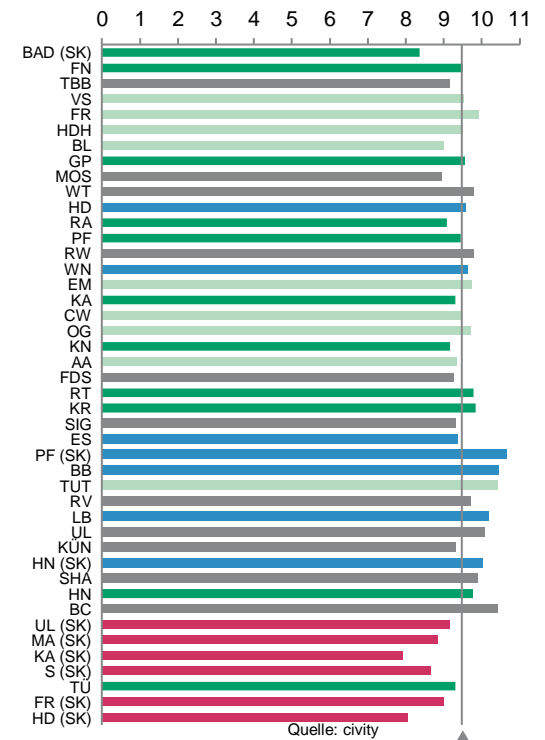
Altenquotient (ab 65 Jahren)



Jugendquotient (bis 20 Jahre)



Kleinkindquotient (0 bis 5 Jahre)



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

Quelle: EW (Destatis 2018)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Interpretationshinweis

Altersverteilung in Baden-Württemberg

Interpretation

- Die Grafik veranschaulicht, dass z.B. BAD tendenziell „überaltert“: Der Altenquotient ist ausgeprägt, der Jugend- und Kleinkindquotient dagegen gering.
- Ansonsten zeigt sich das folgende Bild:
 - Familien und Senioren eher in ländlicher geprägten Landkreisen
 - Durch die zunehmende Motorisierung von Senioren Trend zu mehr Autoverkehr in diesen Räumen zu erwarten
 - Erfordert Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes auf diese Zielgruppen
 - Arbeitenden Bevölkerung ohne Kinder dagegen in Großstädten überrepräsentiert
 - Berufspendelverkehr überrepräsentiert in den Städten, gut adressierbar für den ÖPNV

Agenda

- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - Bevölkerungsprognose
 - Altersstruktur
 - **Schüler und Studierende**
 - Arbeitsplätze
 - Tourismus
 - Autoorientierung
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

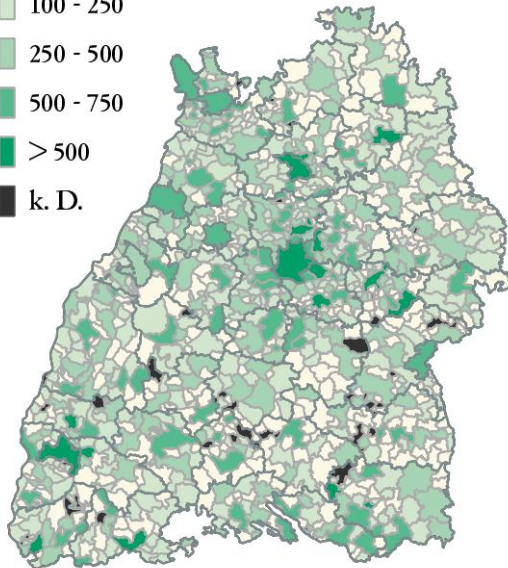
Die Schüler- und Studierendendichte zeigt eine wichtige Konzentration von Wegezielen im Land auf

Schüler und Studierende in Baden-Württemberg

Schüler

Schüler
pro km² SuV

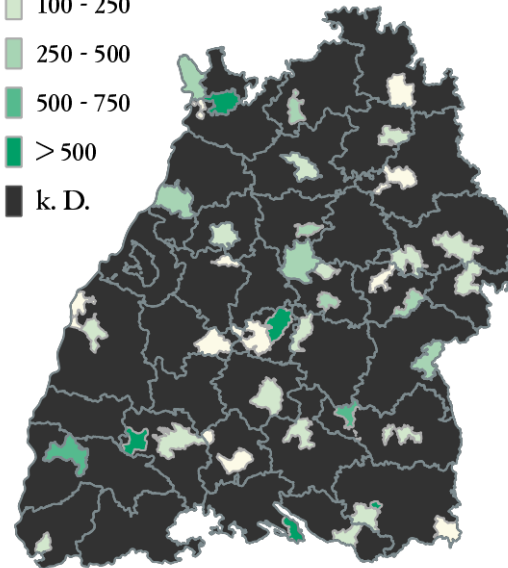
0 15 30 km



Studierende

Studierende
pro km² SuV

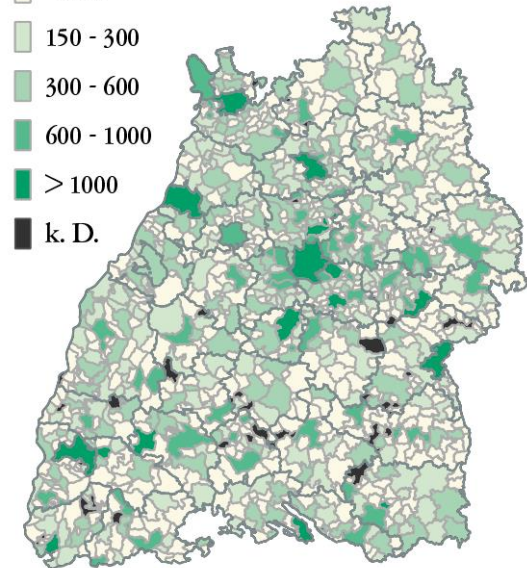
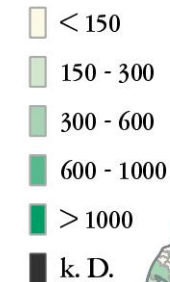
0 15 30 km



Schüler und Studierende

Schüler und
Studierende
pro km² SuV

0 15 30 km



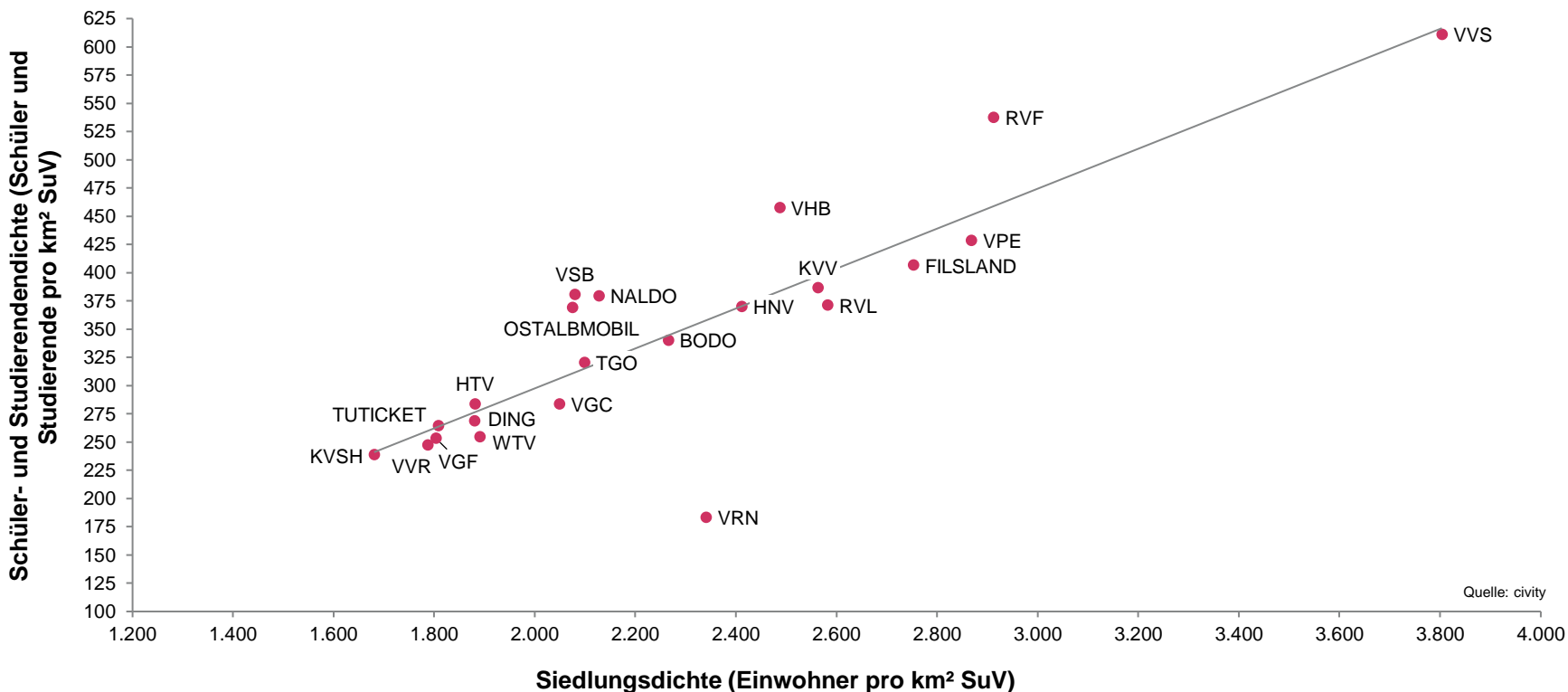
Die Studierendenzahlen sind lückenhaft, siehe Methodikfolie.

Quelle: Schüler, Studierende (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019)

Auf Verbundebene zeigt sich eine Korrelation zwischen der Siedlungsdichte und der Schüler-/Studierendendichte

Schüler und Studierende in Baden-Württemberg

Verbände

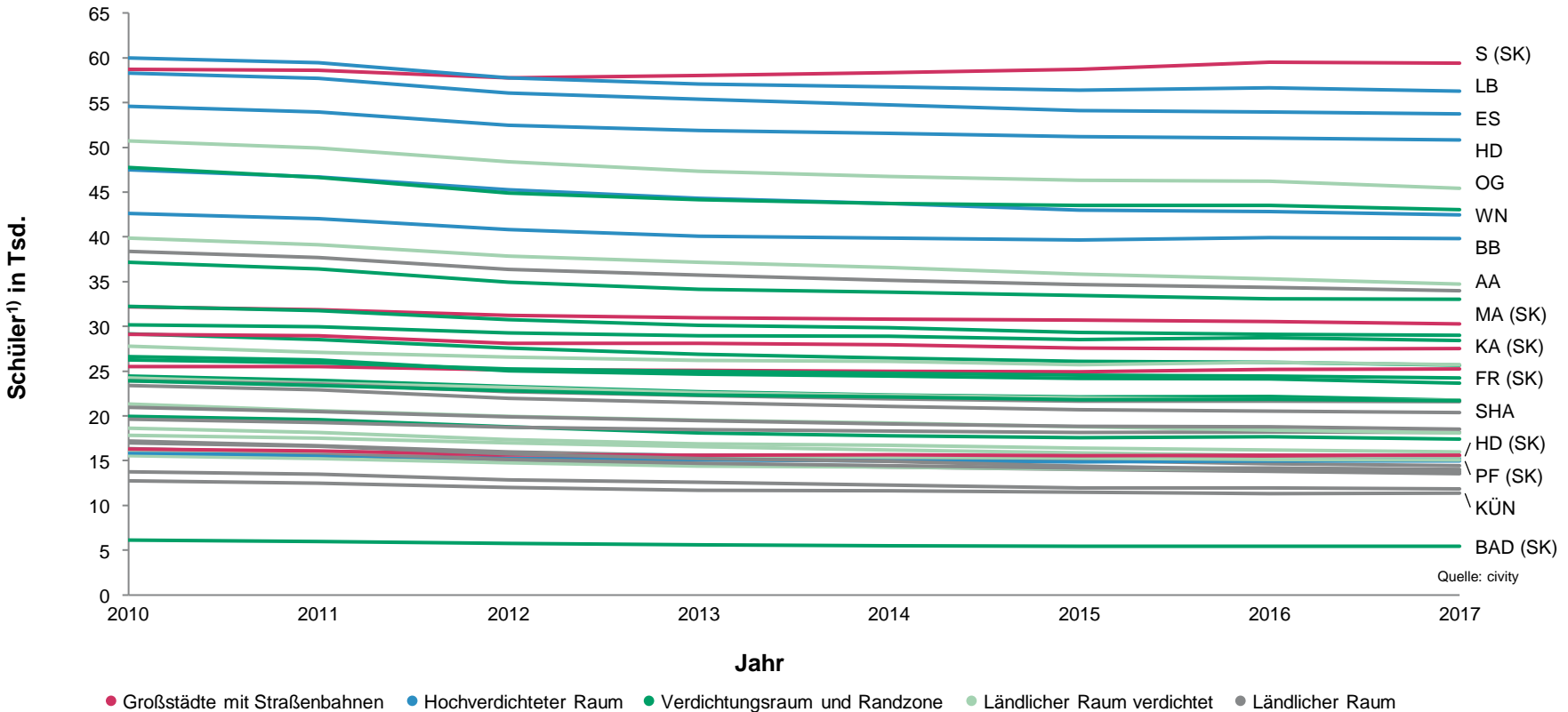


Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Schüler, Studierende (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2019)

Die Anzahl der Schüler geht in den Landkreisen zurück – in den Stadtkreise sind die Entwicklungen unterschiedlich

Schüler in Baden-Württemberg (Zeitreihe)

Kreise



1) Anzahl Schüler ohne berufsbildende Schulen
 Quelle: Schüler (Statistisches Amt des Bundes und der Länder 2020),

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

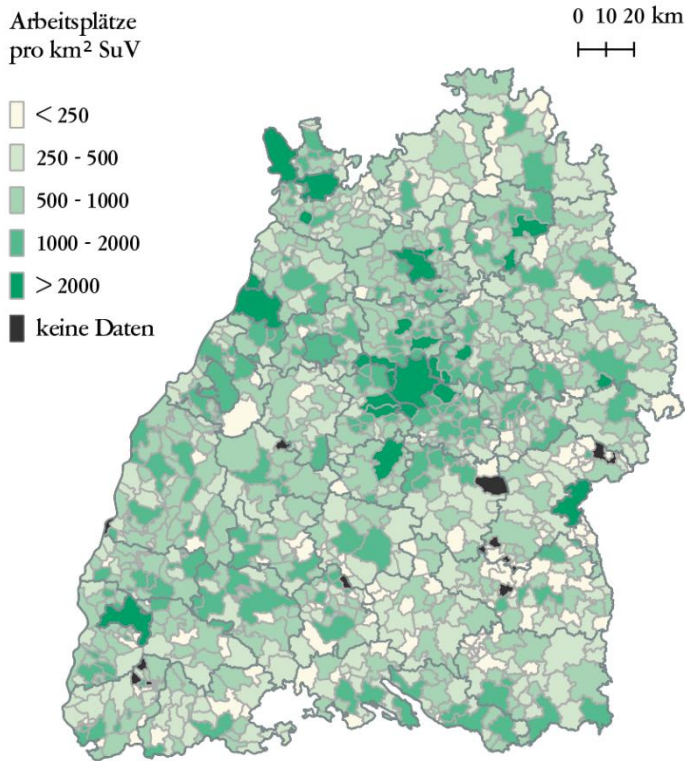
Agenda

- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - Bevölkerungsprognose
 - Altersstruktur
 - Schüler und Studierende
 - **Arbeitsplätze**
 - Tourismus
 - Autoorientierung
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

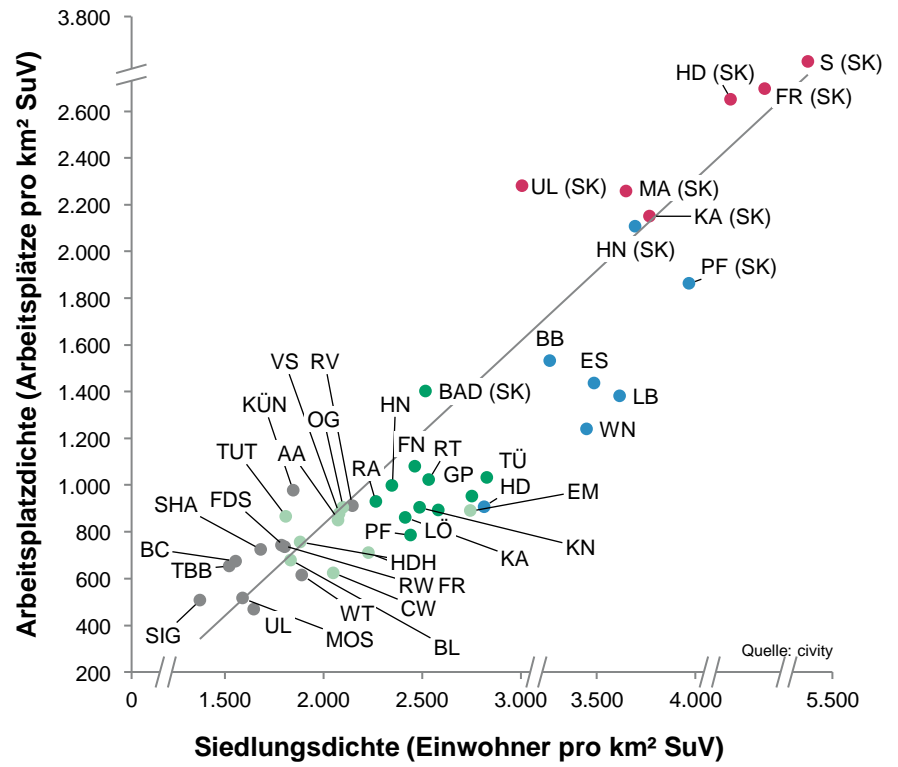
Die Arbeitsplatzdichte zeigt wichtige Wegeziele im Land auf

Arbeitsplatzdichte in Baden-Württemberg

Gemeinden



Kreise



- Großstädte mit Straßenbahnen
- Hochverdichteter Raum
- Verdichtungsraum und Randzone
- Ländlicher Raum verdichtet
- Ländlicher Raum

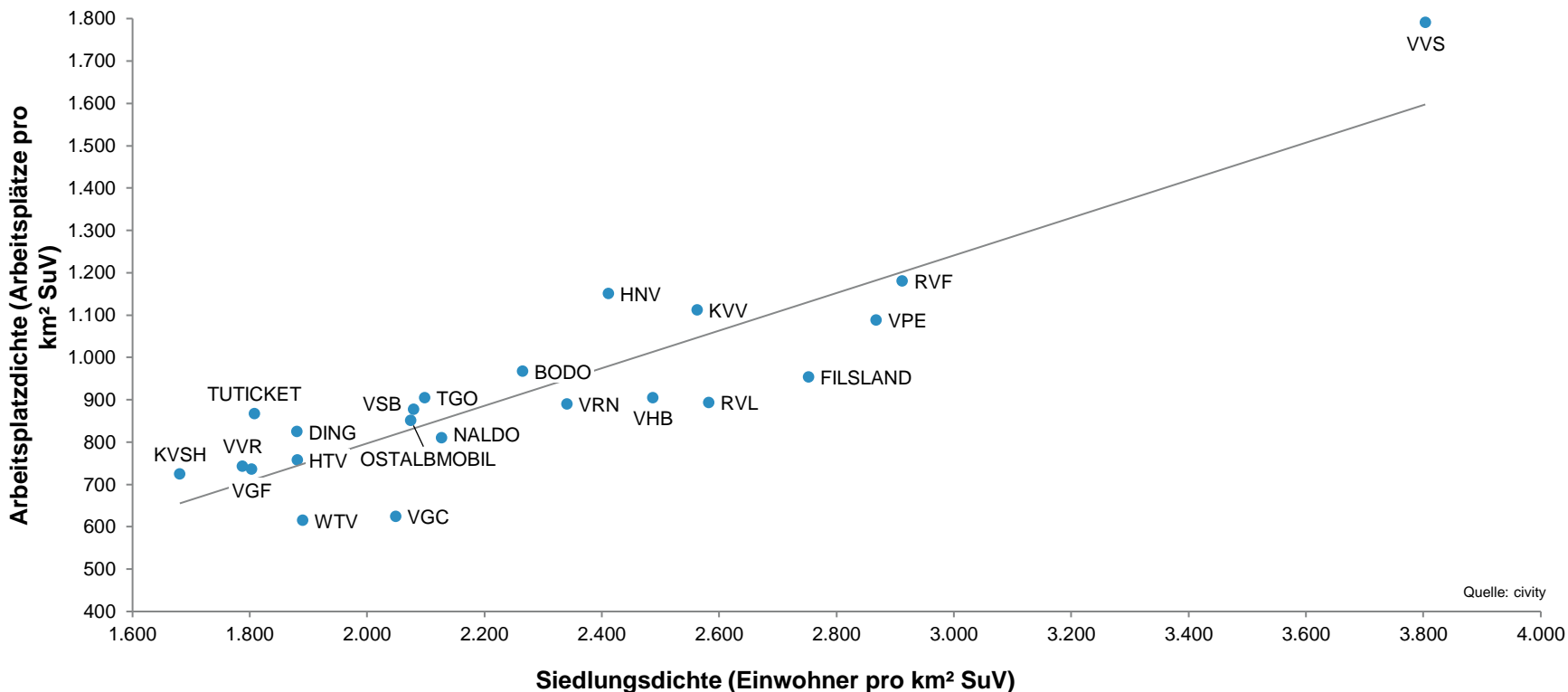
Arbeitsplätze sind gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE).

Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Arbeitsplätze (Bundesagentur für Arbeit 2019)

Auf Verbundebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte

Arbeitsplatzdichte in Baden-Württemberg

Verbünde



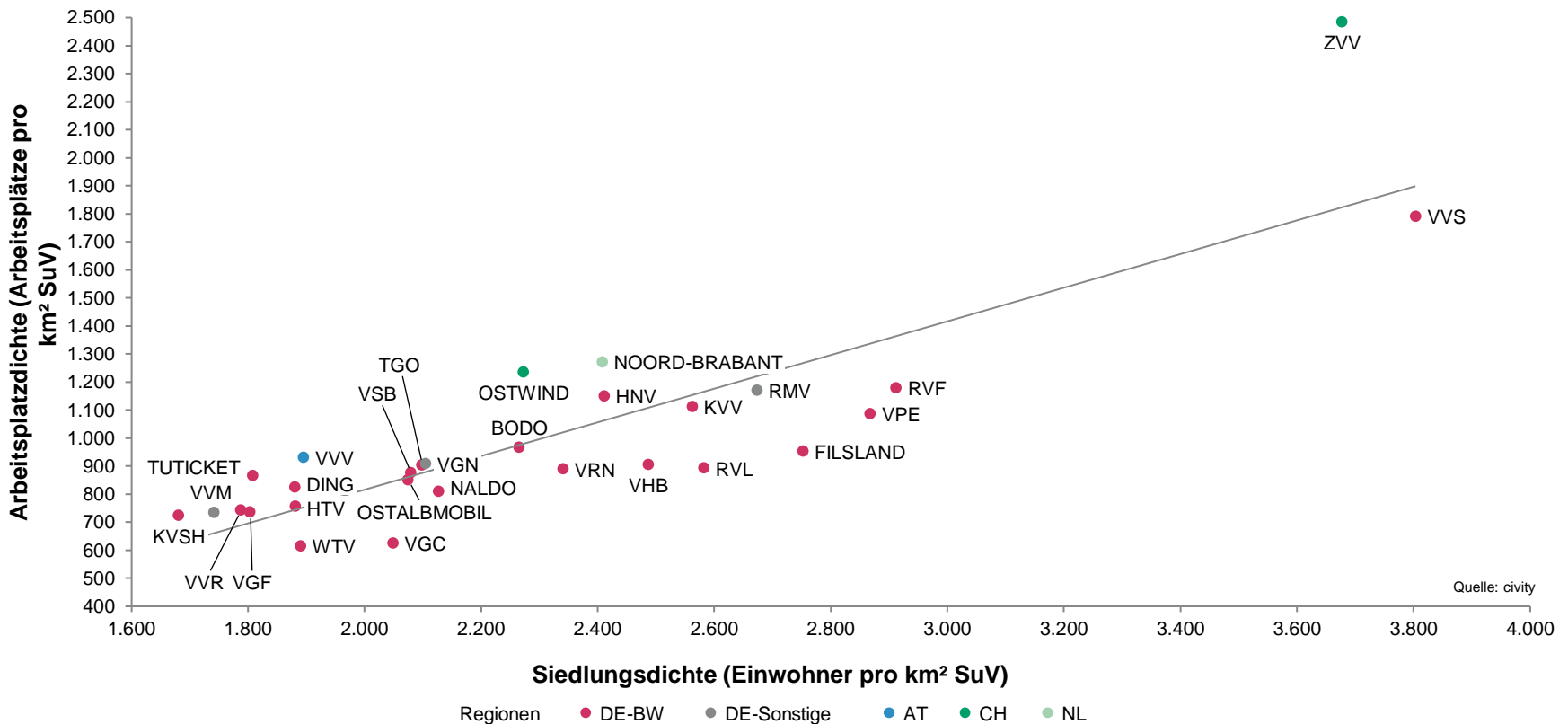
Arbeitsplätze sind gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE).

Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Arbeitsplätze (Bundesagentur für Arbeit 2019)

Auf Verbundebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte

Arbeitsplatzdichte im Vergleich

Verbünde

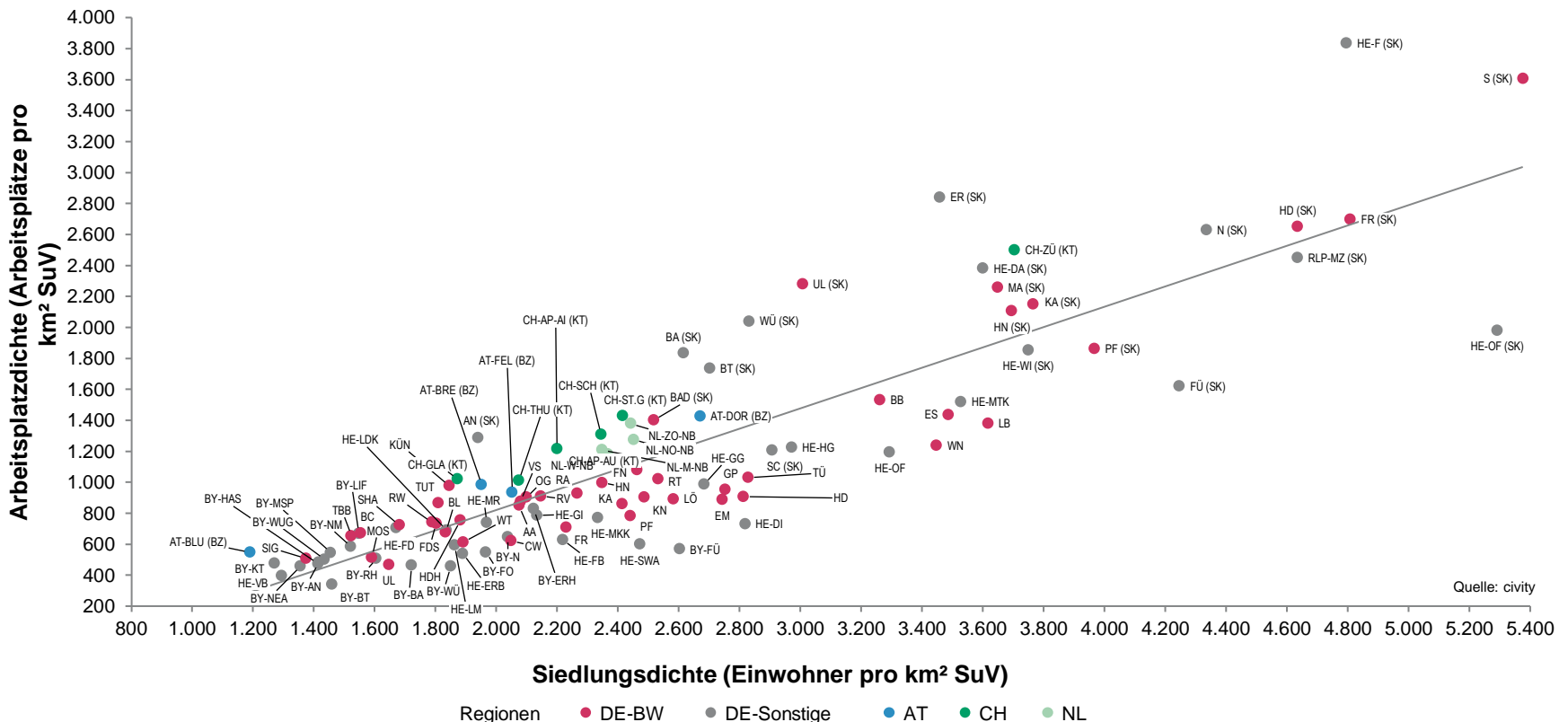


Arbeitsplätze sind: Gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE); Menge der aktiv Erwerbstätigen in den Arbeitsstätten nach Volkszählung (AT); Personen, die eine Tätigkeit ausüben (CH); Anzahl Voll-, Teil-, und Gelegenheitsarbeitsplätze (NL).
 Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Arbeitsplätze (BFA 2019, Statistik Austria 2017, BFS 2016, Lisa 2019)

Auf Kreisebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte

Arbeitsplatzdichte im Vergleich

Kreise



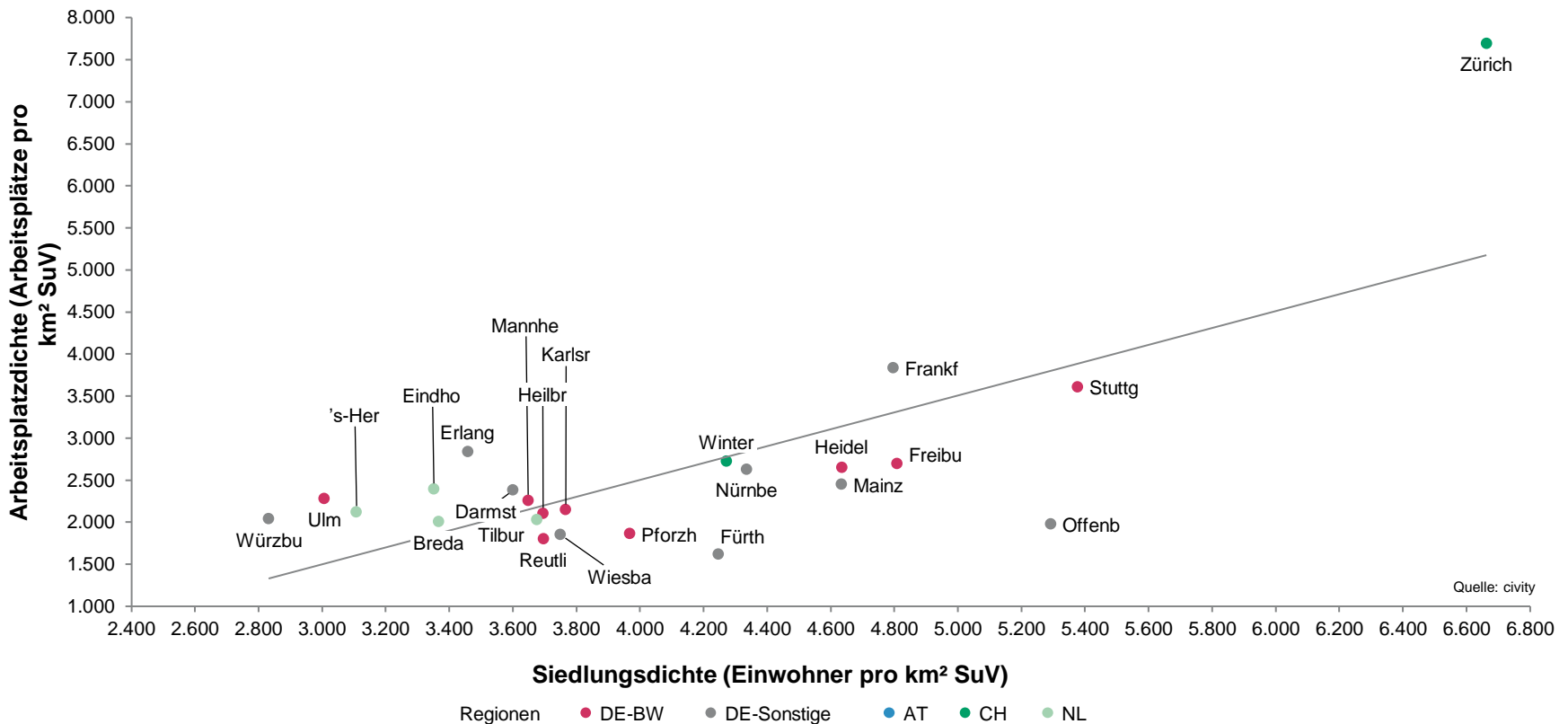
Arbeitsplätze sind: Gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE); Menge der aktiv Erwerbstätigen in den Arbeitsstätten nach Volkszählung (AT); Personen, die eine Tätigkeit ausüben (CH); Anzahl Voll-, Teil-, und Gelegenheitsarbeitsplätze (NL).

Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Arbeitsplätze (BFA 2019, Statistik Austria 2017, BFS 2016, Lisa 2019)

Auch auf Gemeindeebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte

Arbeitsplatzdichte im Vergleich

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



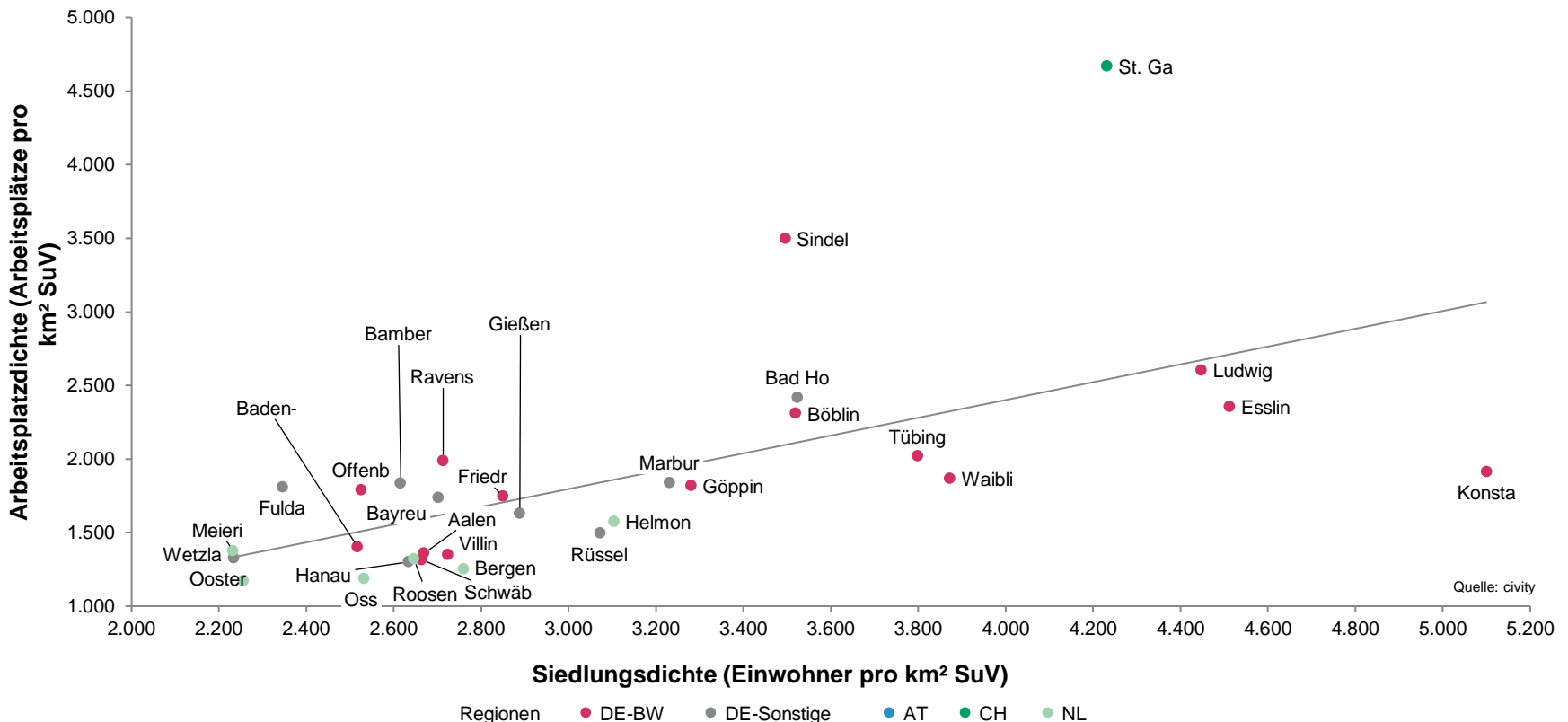
Arbeitsplätze sind: Gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE); Menge der aktiv Erwerbstätigen in den Arbeitsstätten nach Volkszählung (AT); Personen, die eine Tätigkeit ausüben (CH); Anzahl Voll-, Teil-, und Gelegenheitsarbeitsplätze (NL).

Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Arbeitsplätze (BFA 2019, Statistik Austria 2017, BFS 2016, Lisa 2019)

Auch auf Gemeindeebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte

Arbeitsplatzdichte im Vergleich

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



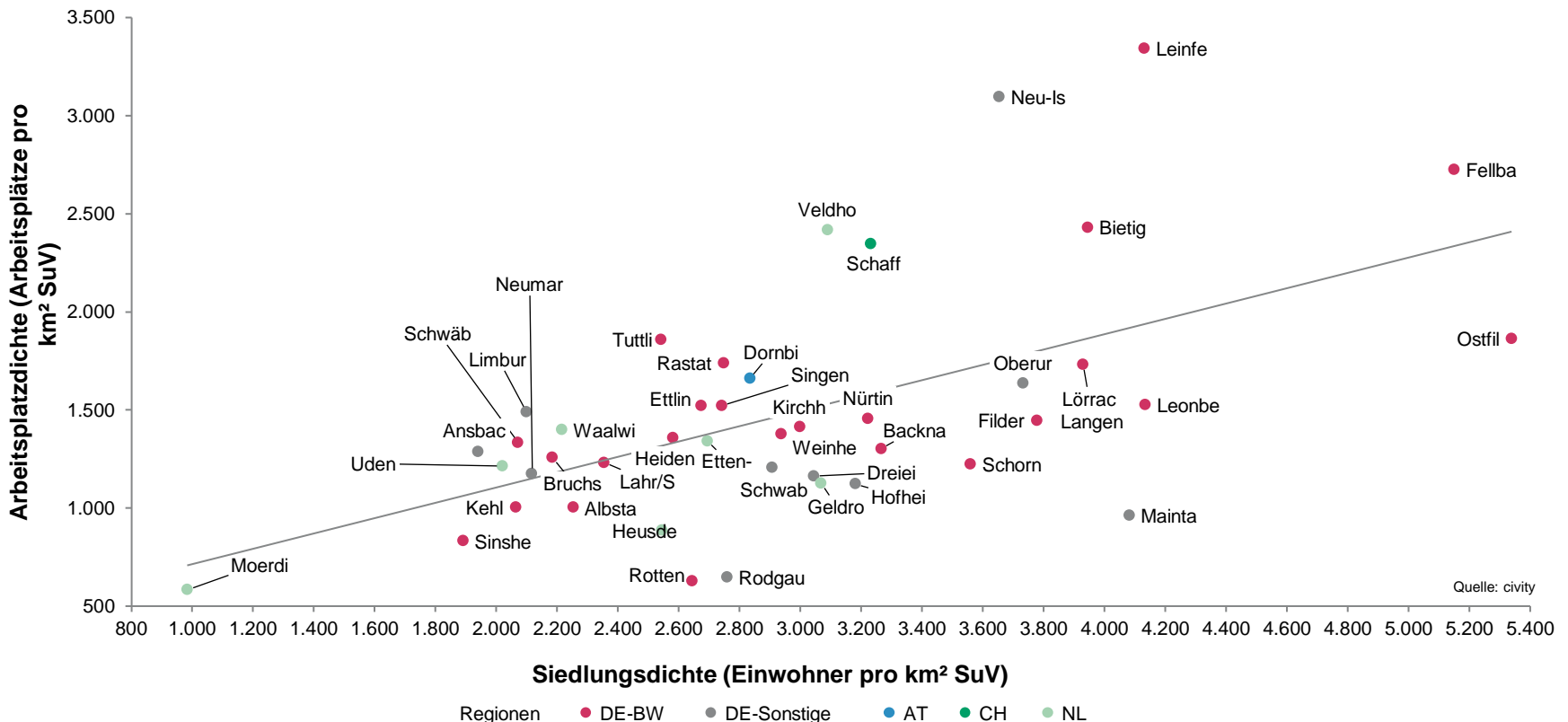
Arbeitsplätze sind: Gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE); Menge der aktiv Erwerbstätigen in den Arbeitsstätten nach Volkszählung (AT); Personen, die eine Tätigkeit ausüben (CH); Anzahl Voll-, Teil-, und Gelegenheitsarbeitsplätze (NL).

Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Arbeitsplätze (BFA 2019, Statistik Austria 2017, BFS 2016, Lisa 2019)

Auch auf Gemeindeebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte

Arbeitsplatzdichte im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Arbeitsplätze sind: Gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE); Menge der aktiv Erwerbstätigen in den Arbeitsstätten nach Volkszählung (AT); Personen, die eine Tätigkeit ausüben (CH); Anzahl Voll-, Teil-, und Gelegenheitsarbeitsplätze (NL).

Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Arbeitsplätze (BFA 2019, Statistik Austria 2017, BFS 2016, Lisa 2019)

Interpretationshinweis

Arbeitsplätze in Baden-Württemberg

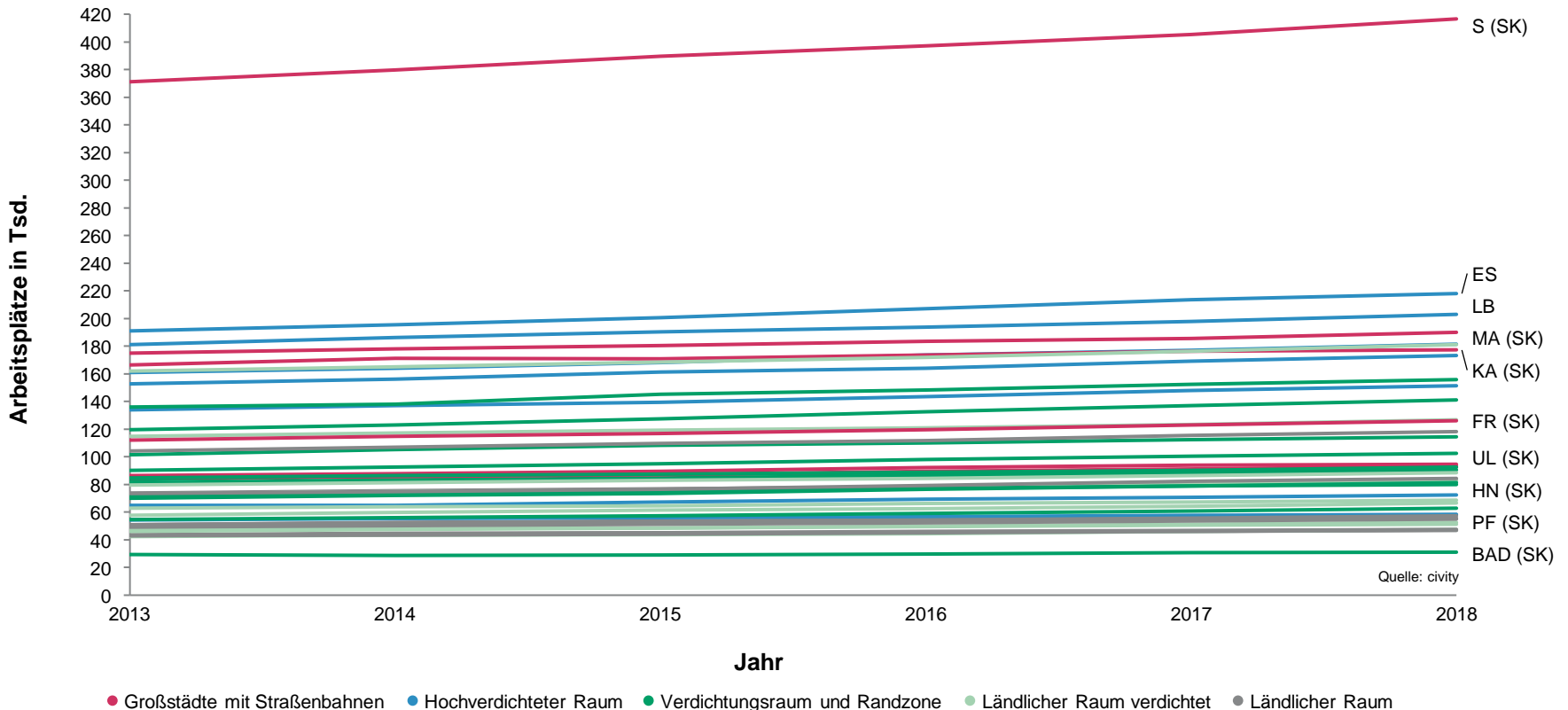
Interpretation

- Vertikale Ausreißer weisen auf eine überproportionale Arbeitsplatzdichte und damit auf ein überproportional hohes Pendleraufkommen hin
- Anschaulichstes Beispiel ist Walldorf mit dem Standort der Firma SAP
- Bei der Untersuchung der Achsen landesweiter Bedeutung wurden Daten des Bundesverkehrswegeplans auf Landkreisebene verwendet. In dieser Darstellung geht es dagegen um die Gemeindeebene. Nach Auswahl potenzialträchtiger Achsen wäre bei einer detaillierteren Untersuchung eine Verknüpfung mit den Arbeitsplatzdaten auf Gemeindeebene sinnvoll (nicht im Projektfokus)
- Ausreißer geben einen Hinweis auf Schwerpunkträume für ein aktives betriebliches Mobilitätsmanagement (nicht im Projektfokus)

Die Anzahl der Arbeitsplätze in den Kreisen ist tendenziell gestiegen

Arbeitsplätze¹⁾ in Baden-Württemberg (Zeitreihe)

Kreise



1) Arbeitsplätze sind gemeldete Arbeitsorte von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (DE).
 Quelle: Arbeitsplätze (Bundesagentur für Arbeit 2020)

Agenda

- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - Bevölkerungsprognose
 - Altersstruktur
 - Schüler und Studierende
 - Arbeitsplätze
 - **Tourismus**
 - Autoorientierung
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

Eine hohe Konzentration von Übernachtungen deutet auf Marktpotenziale bei Touristen hin

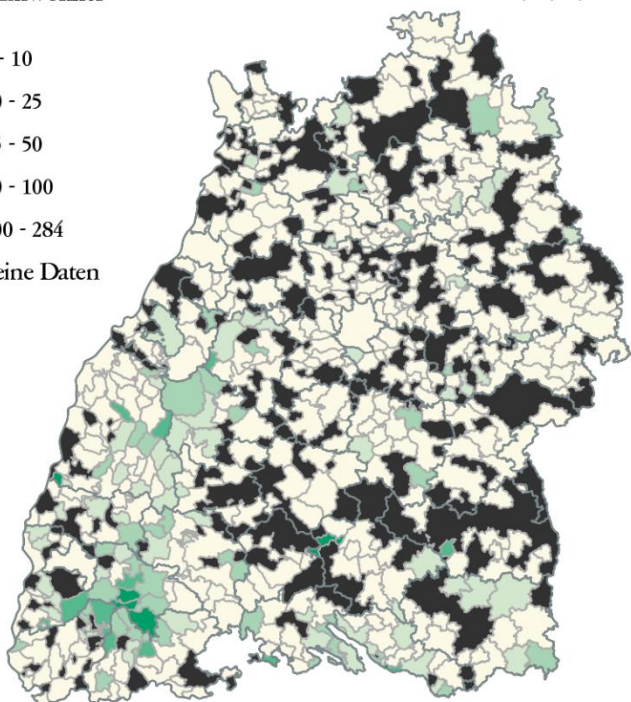
Tourismus in Baden-Württemberg

Gemeinden

Übernachtungen pro Einwohner

- 0 - 10
- 10 - 25
- 25 - 50
- 50 - 100
- 100 - 284
- keine Daten

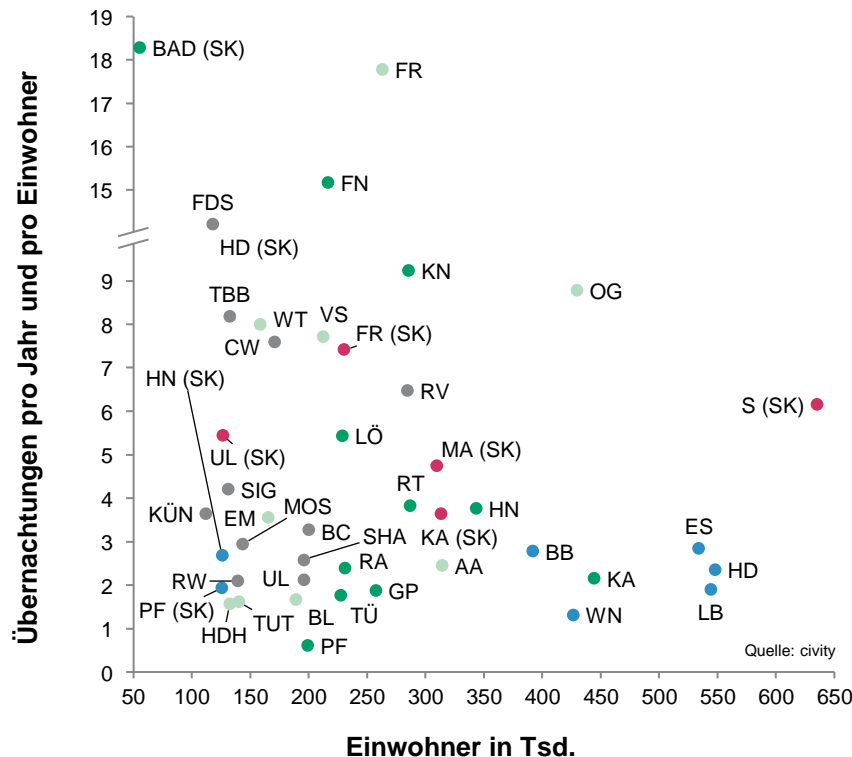
0 10 20 km



- Großstädte mit Straßenbahnen
- Hochverdichteter Raum
- Verdichtungsraum und Randzone
- Ländlicher Raum verdichtet
- Ländlicher Raum

Quelle: Tourismus (Statistisches Amt des Bundes und der Länder 2018), EW (Destatis 2018)

Kreise



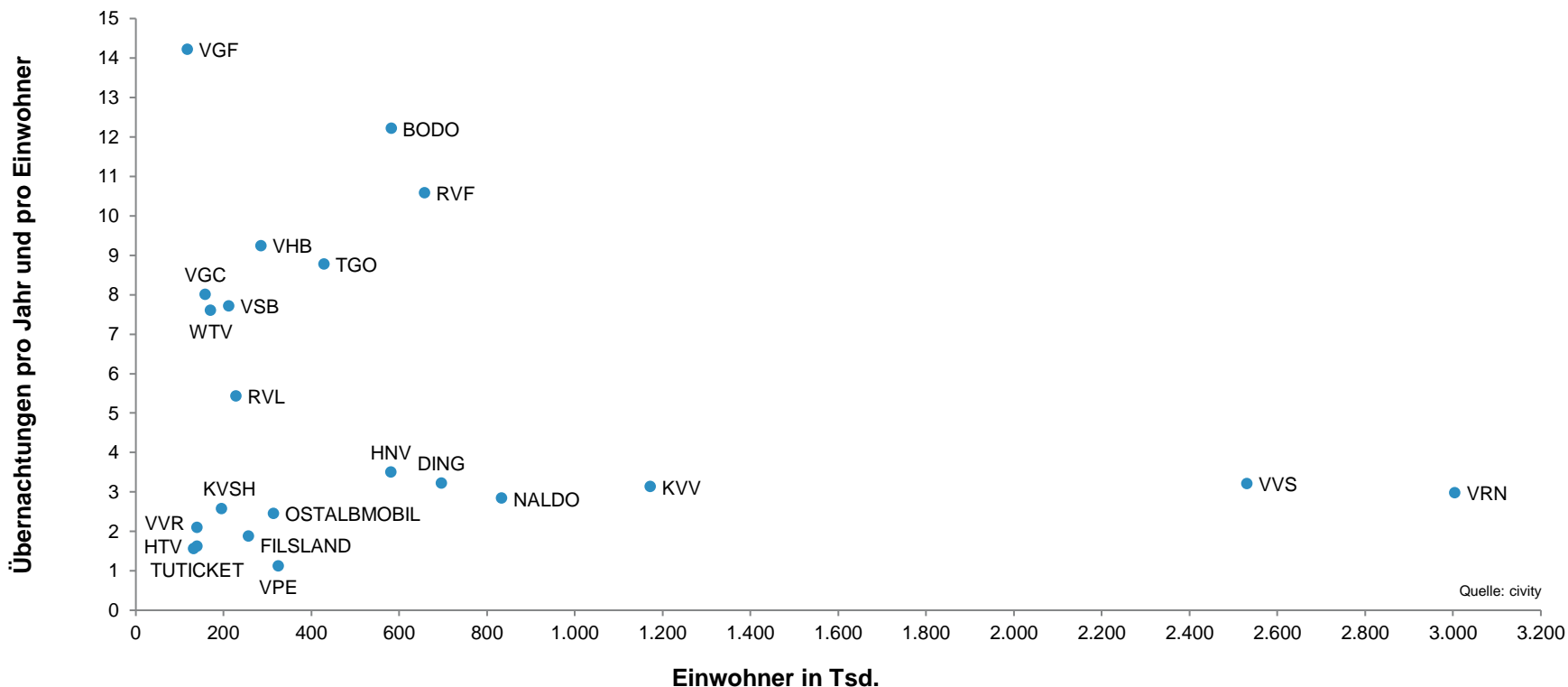
Quelle: civity

civity 2020/II Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist in den Verbänden sehr unterschiedlich

Tourismus in Baden-Württemberg

Verbünde

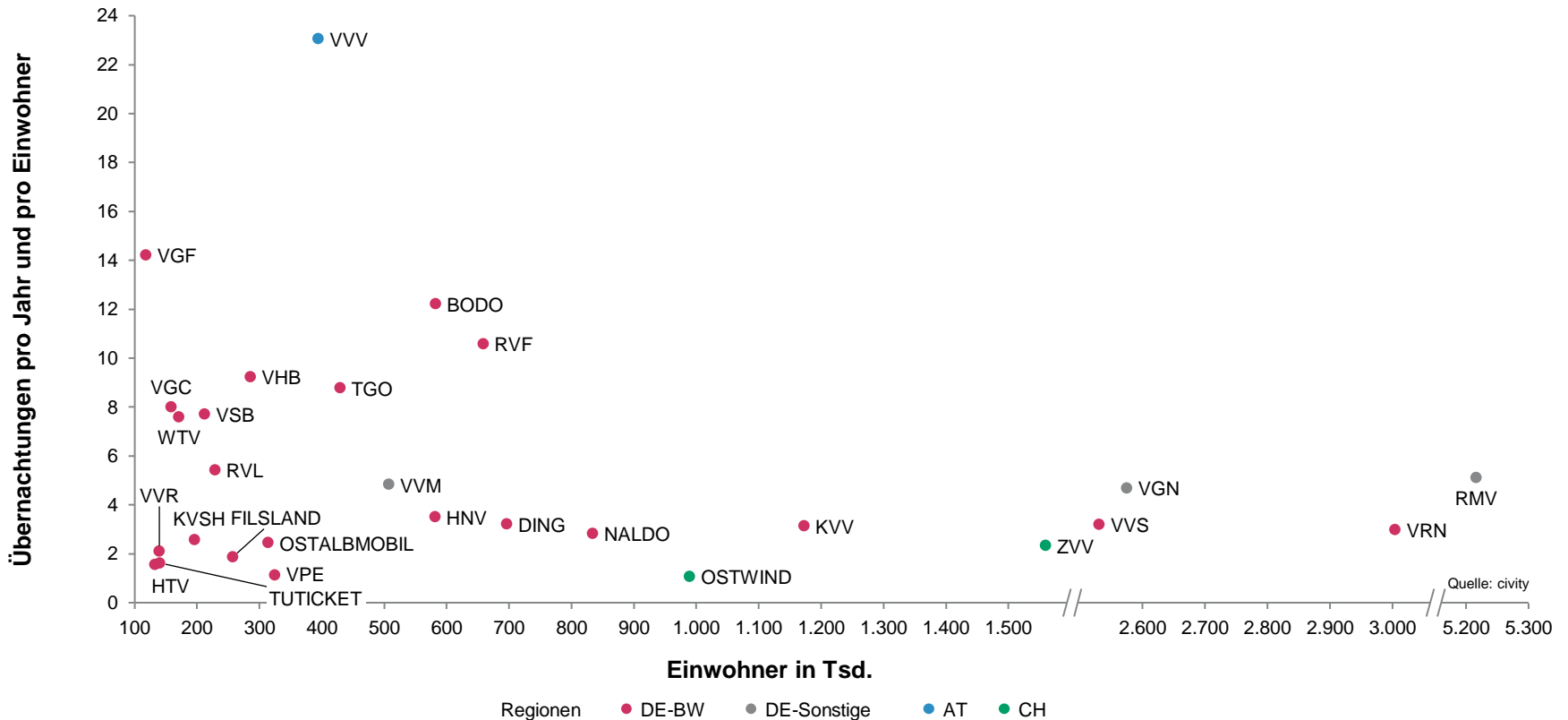


Quelle: Tourismus (Statistisches Amt des Bundes und der Länder 2018), EW (Destatis 2018)

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist in den Verbänden sehr unterschiedlich

Tourismus im Vergleich

Verbünde

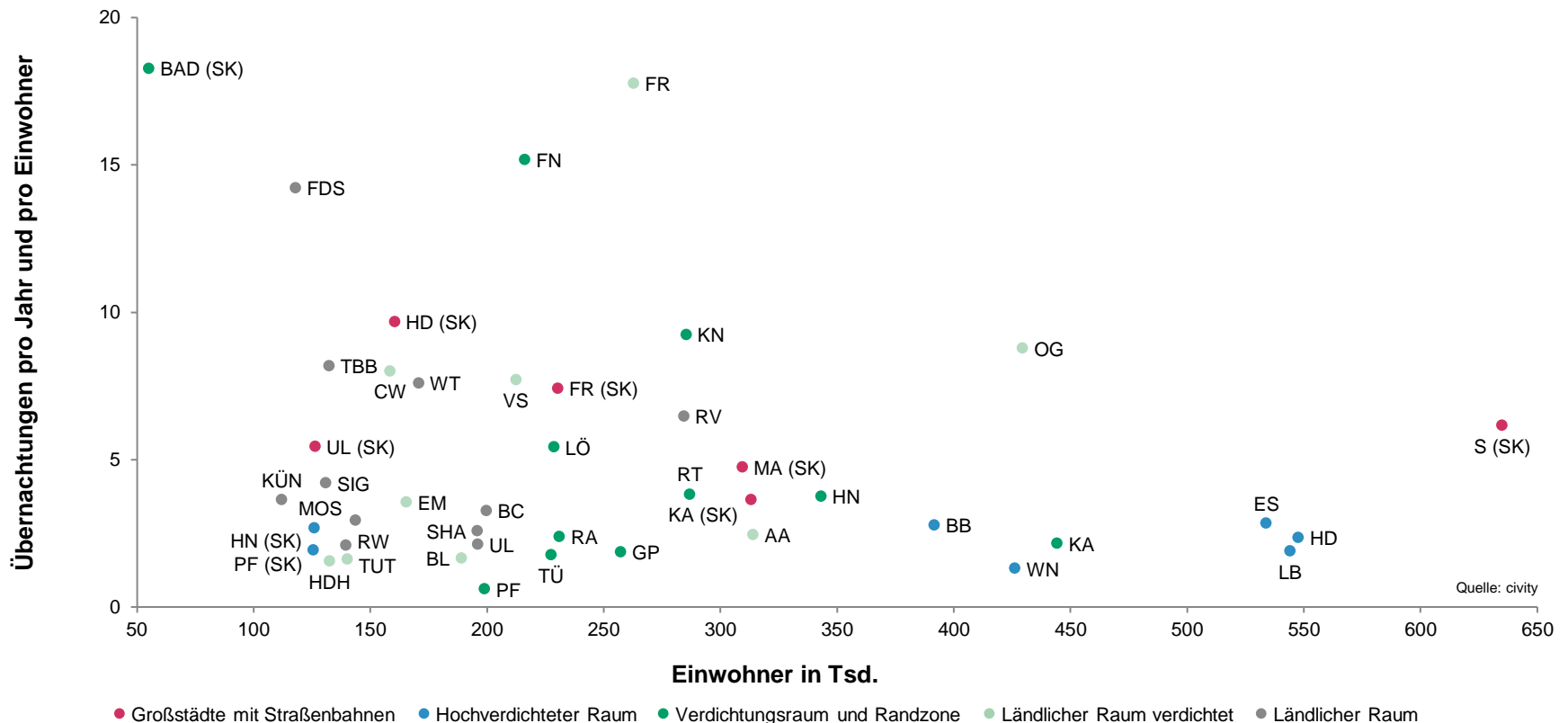


Quelle: Tourismus (StBA 2018, Statistik Austria 2017, BFS 2018), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist in den Kreisen sehr unterschiedlich

Tourismus in Baden-Württemberg

Kreise

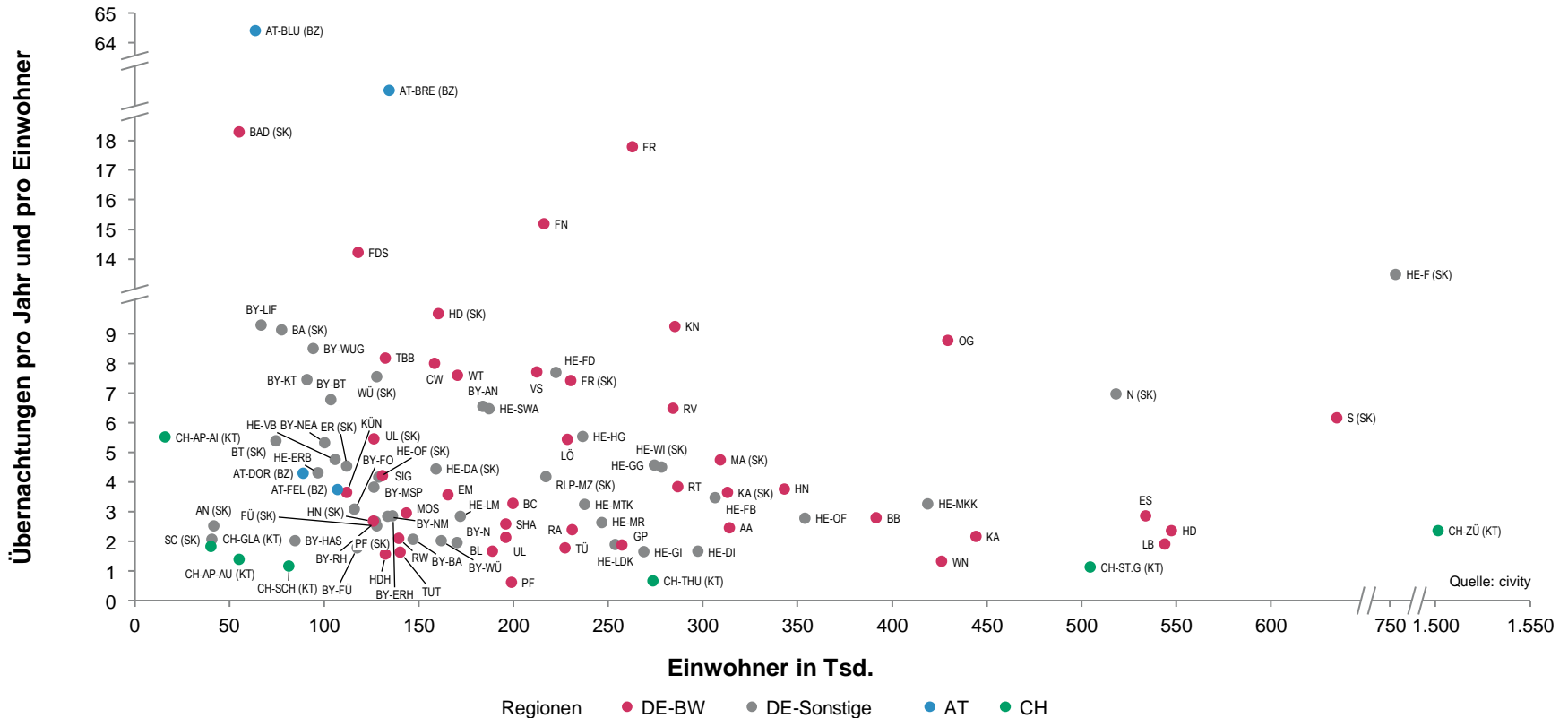


Quelle: Tourismus (Statistisches Amt des Bundes und der Länder 2018), EW (Destatis 2018)

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist auf Kreisebene sehr unterschiedlich

Tourismus im Vergleich

Kreise

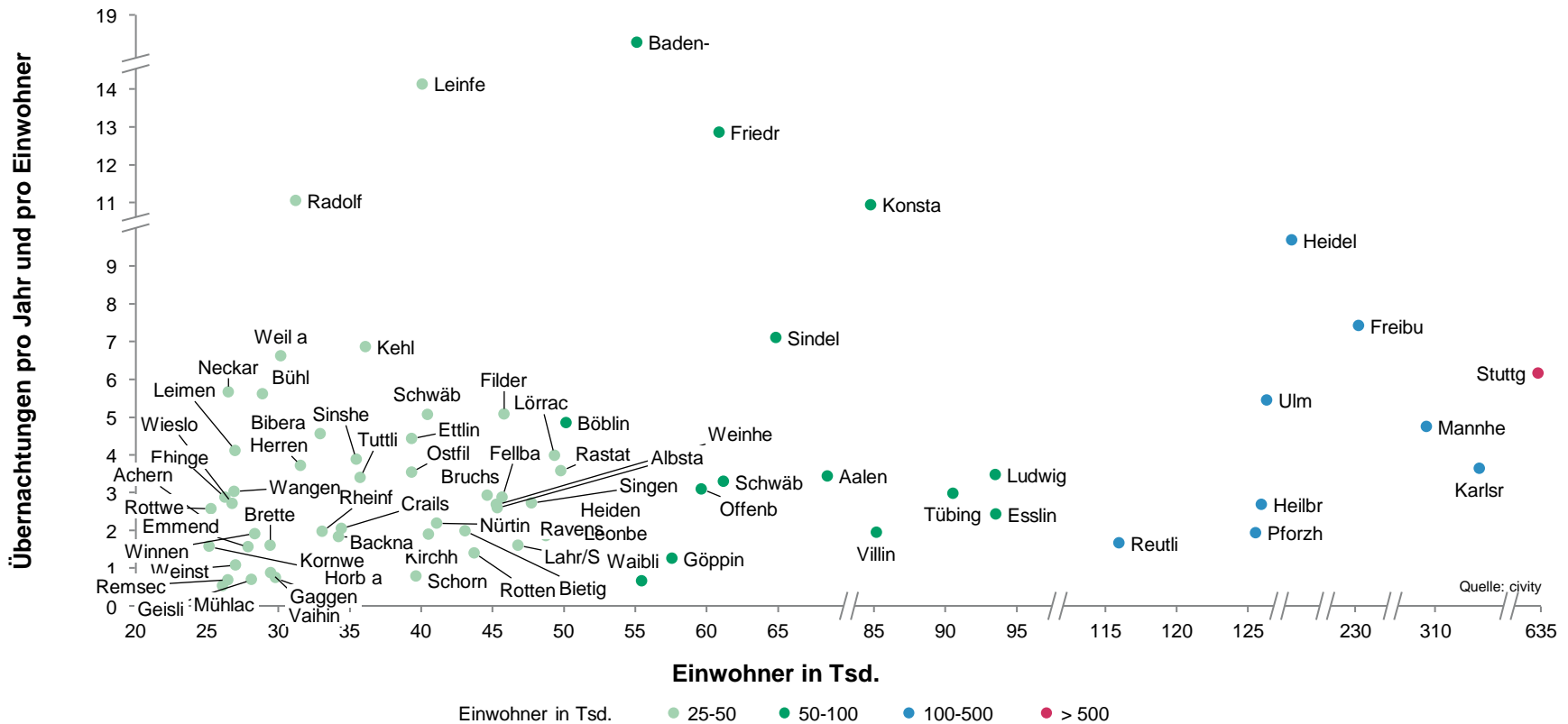


Quelle: Tourismus (StBA 2018, Statistik Austria 2017, BFS 2018), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist sehr unterschiedlich

Tourismus in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



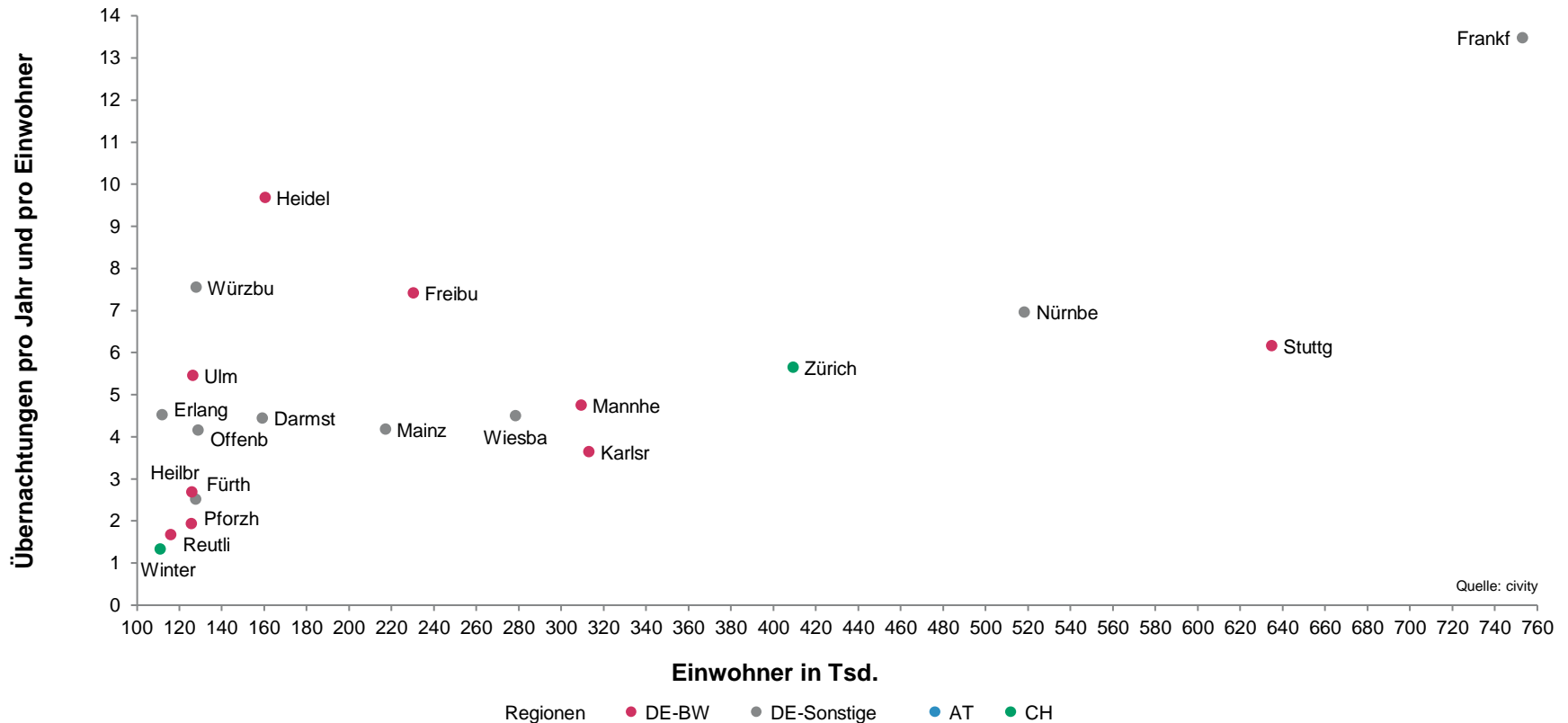
Quelle: Tourismus (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2018), EW (Destatis 2018)

civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist sehr unterschiedlich

Tourismus im Vergleich

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner

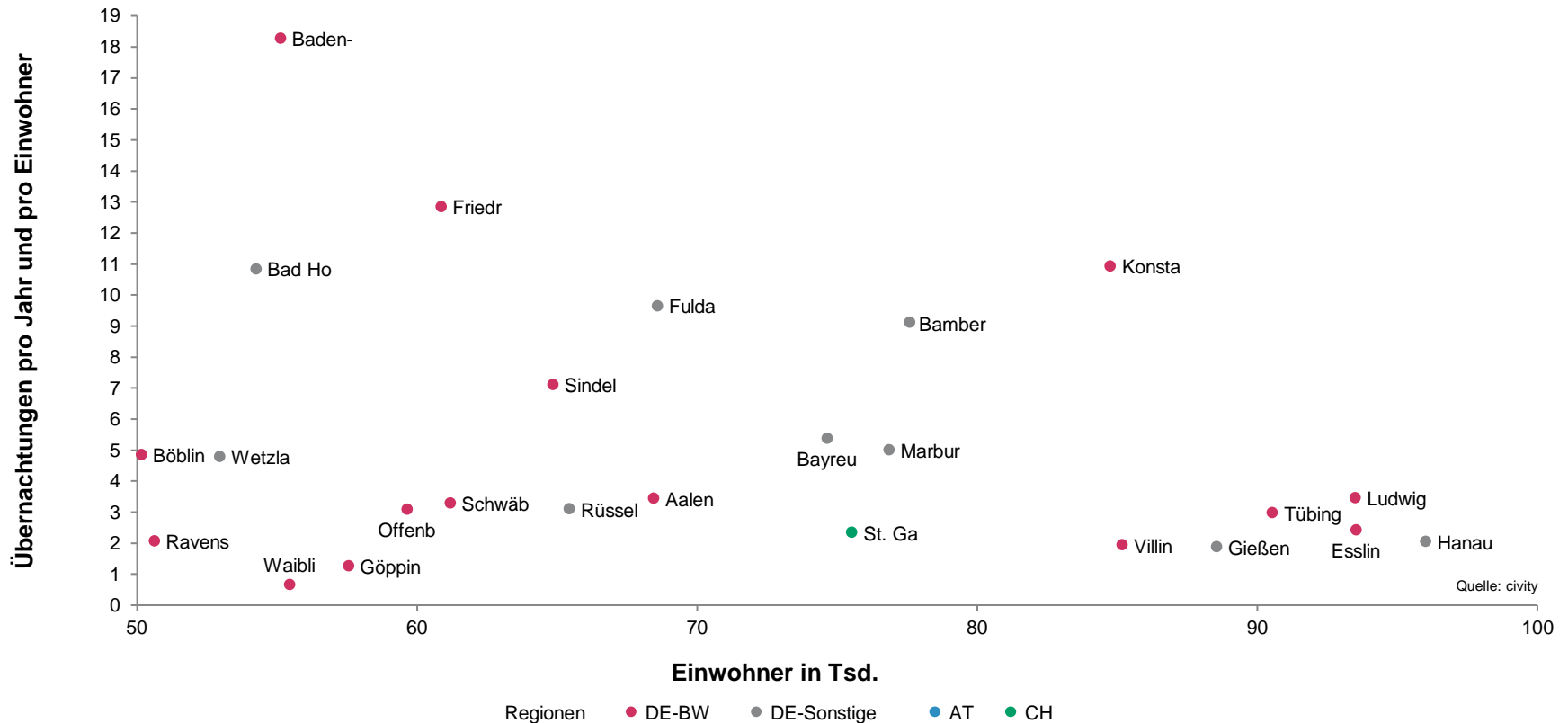


Quelle: Tourismus (StBA 2018, Statistik Austria 2017, BFS 2018), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist sehr unterschiedlich

Tourismus im Vergleich

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner

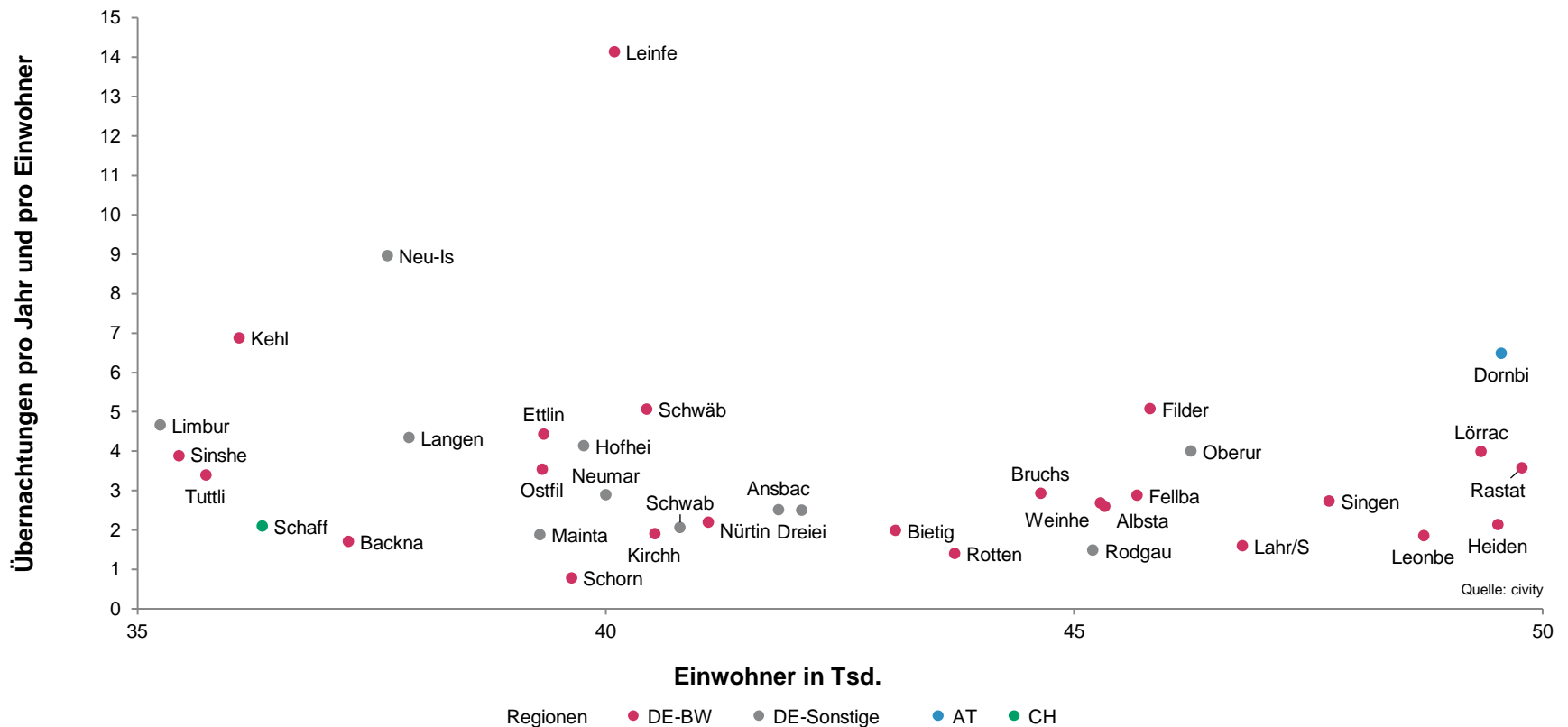


Quelle: Tourismus (StBA 2018, Statistik Austria 2017, BFS 2018), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist sehr unterschiedlich

Tourismus im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner

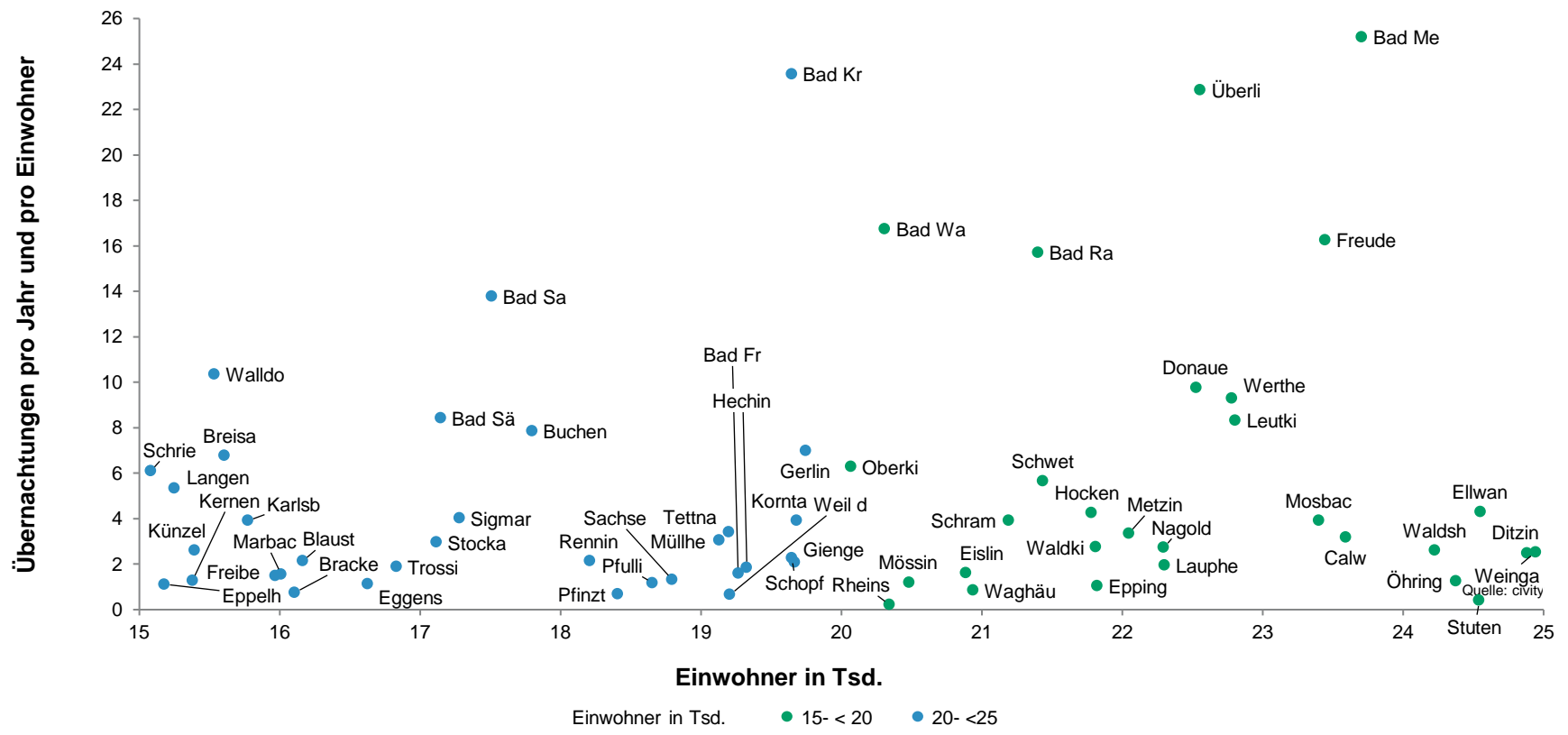


Quelle: Tourismus (StBA 2018, Statistik Austria 2017, BFS 2018), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Die Bedeutung des Tourismus im Verhältnis zu den Einwohnern ist sehr unterschiedlich

Tourismus in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



Quelle: Tourismus (Statistisches Amt des Bundes und der Länder 2018), EW (Destatis 2018)

civity 2020 // Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Interpretationshinweis

Tourismus in Baden-Württemberg

Interpretation

- Vertikale Ausreißer weisen auf eine überproportionale Tourismusdichte und damit auf ein überproportional hohes Tourismusaufkommen hin
- Anschaulichstes Beispiel sind die Landkreise im Bodenseeraum und im Schwarzwald
- Da die Potenzialanalyse auf einem Bewohner-Modal-Split-Wert-Konzept beruht, sind die Tourismusschwerpunkte nicht in die Potenzialanalyse eingeflossen. D. h. es gibt keine quantifizierbare Verknüpfung zwischen Strukturdaten und Potenzialanalyse
- Wir empfehlen allerdings die Hinweise aus den Tourismusdaten bei der Konkretisierung der ÖPNV-Ausstrategien auf Kreisebene zu berücksichtigen. In Räumen mit hoher Tourismusdichte, sollte überprüft werden, ob das ÖPNV-Angebot und auch das Ticketsortiment Touristen in ausreichendem Maß berücksichtigt

Agenda

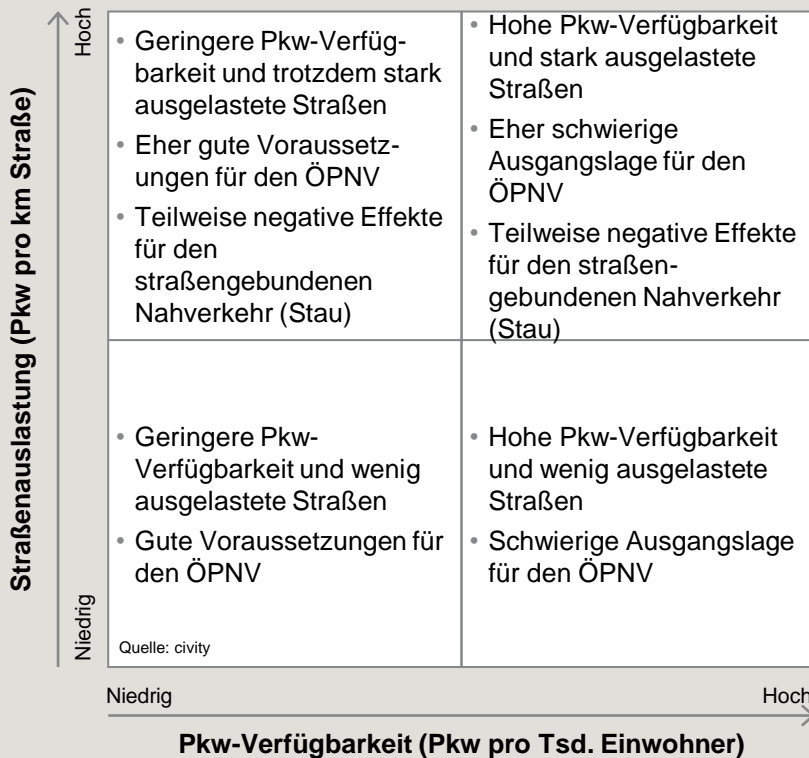
- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - Bevölkerungsprognose
 - Altersstruktur
 - Schüler und Studierende
 - Arbeitsplätze
 - Tourismus
 - **Autoorientierung**
 - Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit

Die Autoorientierung der Räume beeinflusst das Potenzial für den öffentlichen Nahverkehr

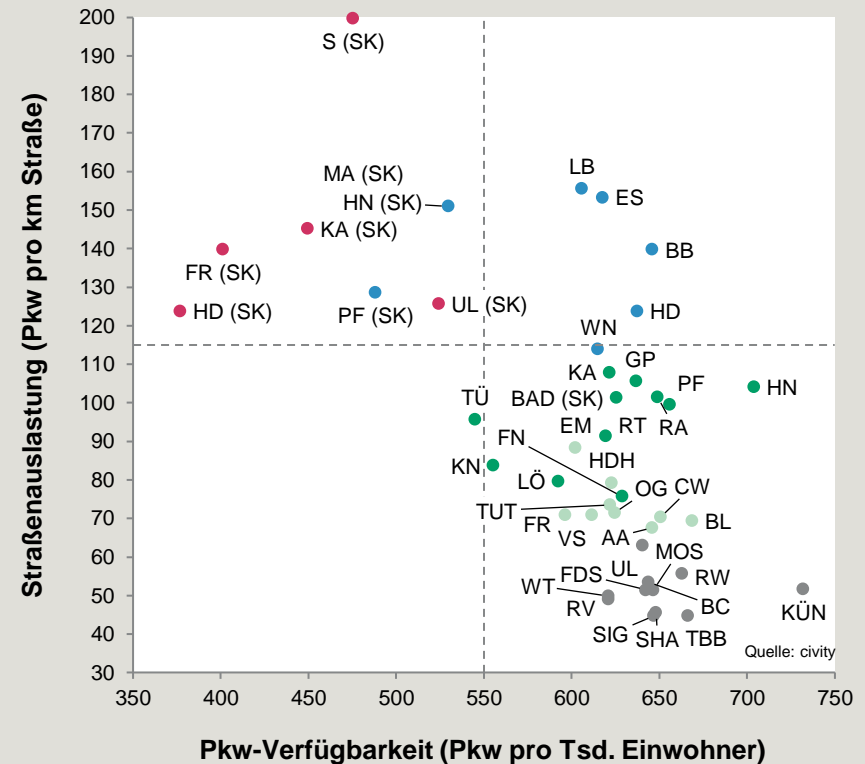
Autoorientierung (Pkw-Verfügbarkeit und Stauanfälligkeit)

METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Kreise



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

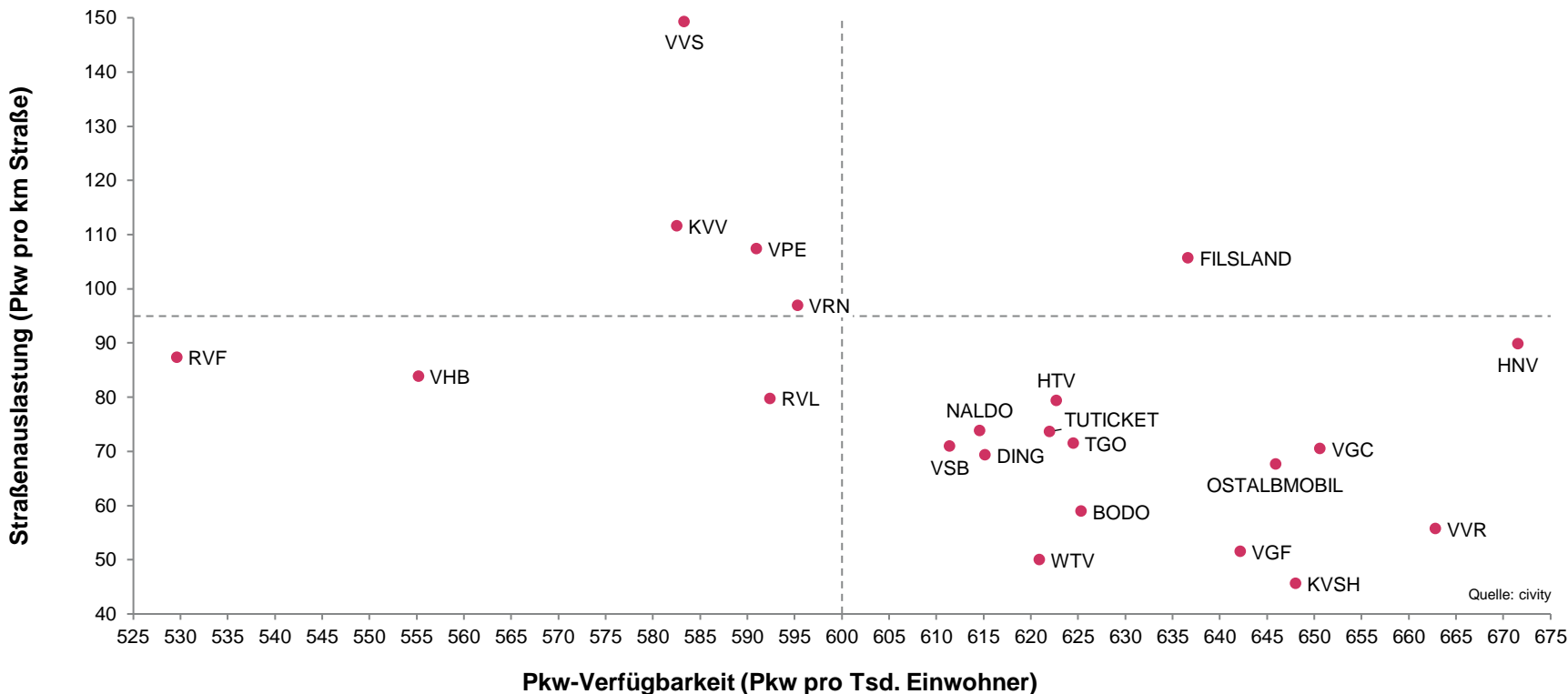
Quelle: EW (Destatis 2018), Pkw-Bestand (KBA 2020), Straßenkilometer (OSM 2020)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Innerhalb der Verbünde sind Pkw-Verfügbarkeit und Straßenauslastung sehr unterschiedlich ausgeprägt

Autoorientierung in BaWü (Pkw-Verfügbarkeit und Stauanfälligkeit)

Verbünde



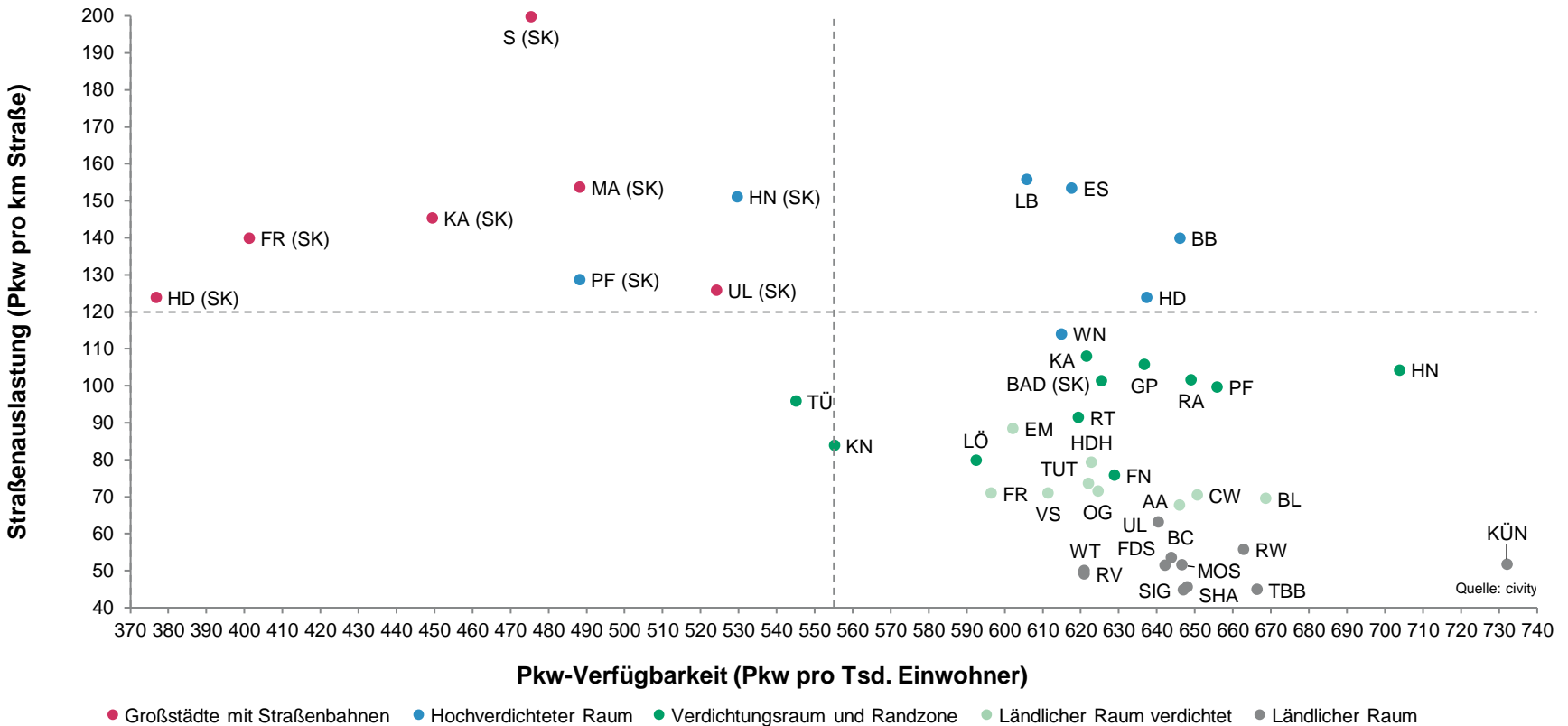
Quelle: EW (Destatis 2018), Pkw-Bestand (KBA 2020), Straßenkilometer (OSM 2020)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Innerhalb der Kreise sind Pkw-Verfügbarkeit und Straßenauslastung sehr unterschiedlich ausgeprägt

Autoorientierung in BaWü (Pkw-Verfügbarkeit und Stauanfälligkeit)

Kreise

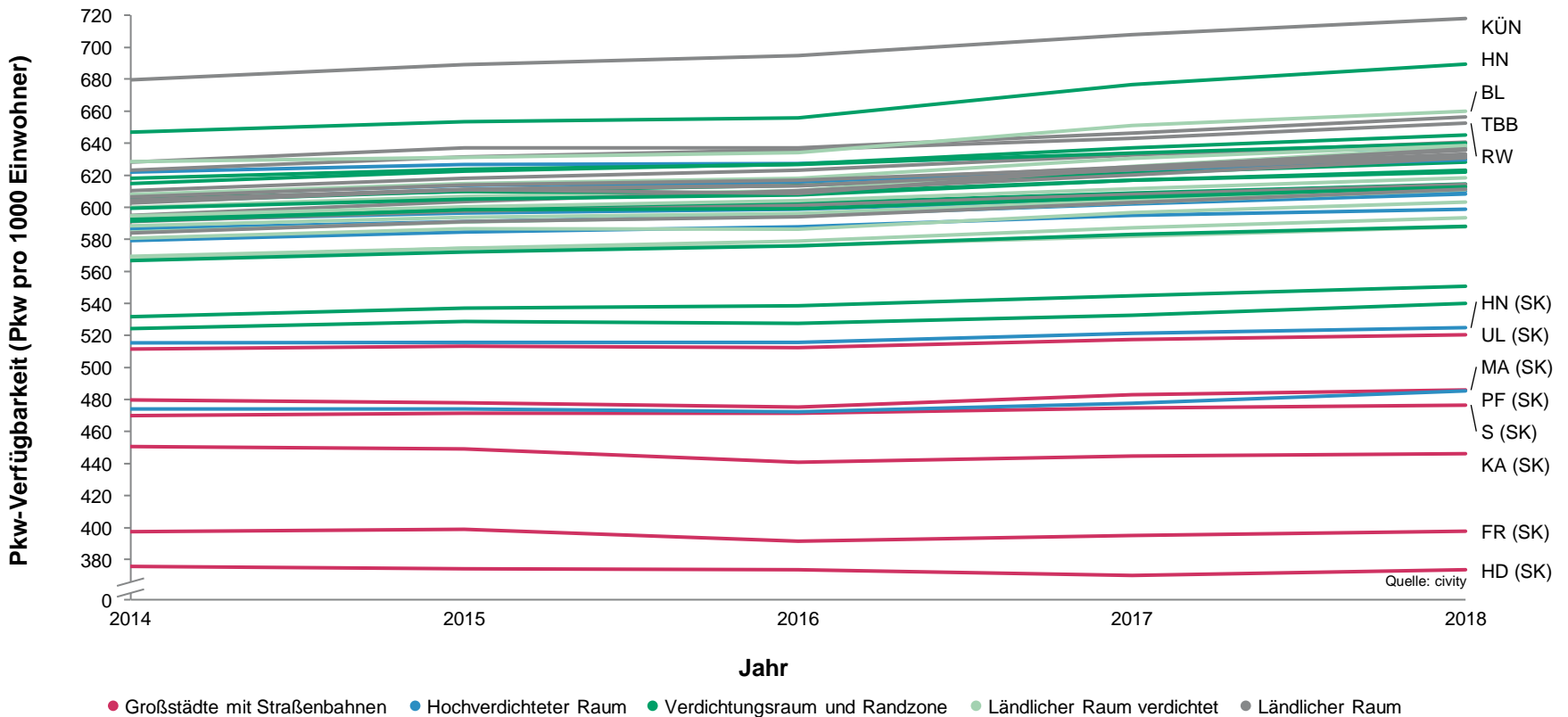


Quelle: EW (Destatis 2018), Pkw-Bestand (KBA 2020), Straßenkilometer (OSM 2020)

Die Pkw-Verfügbarkeit hat in allen Landkreisen zugenommen – in den Stadtkreise ist die Entwicklung unterschiedlich

Autoorientierung in BaWü (Zeitreihe Pkw-Verfügbarkeit)

Kreise



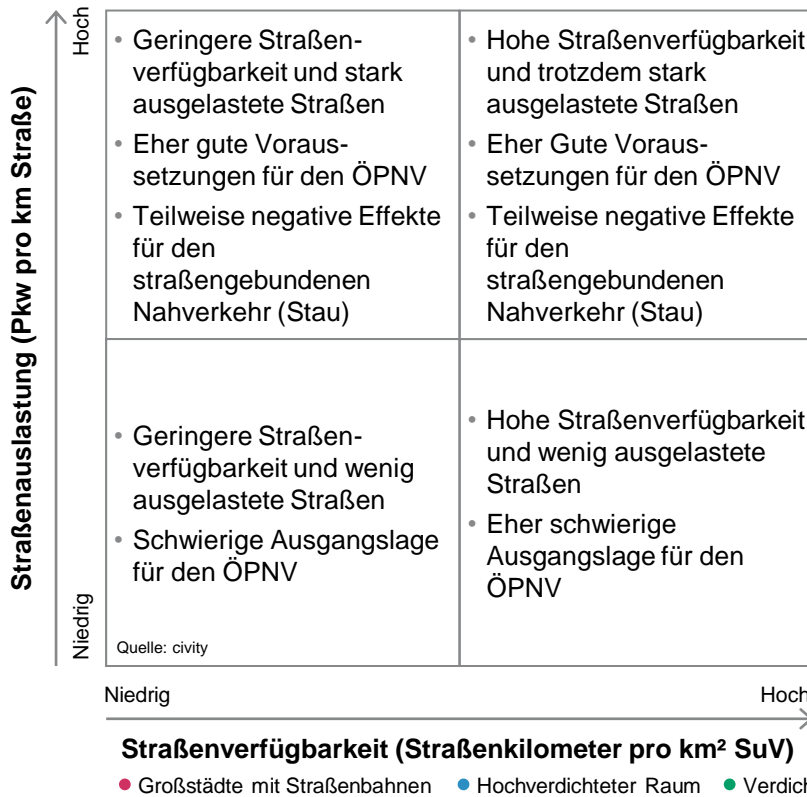
Quelle: Einwohner (Destatis 2014-2018), Pkw-Bestand (KBA 2014-2018)

Die Kombination von Straßenverfügbarkeit und -auslastung bildet die Attraktivität des Autoverkehrs ab

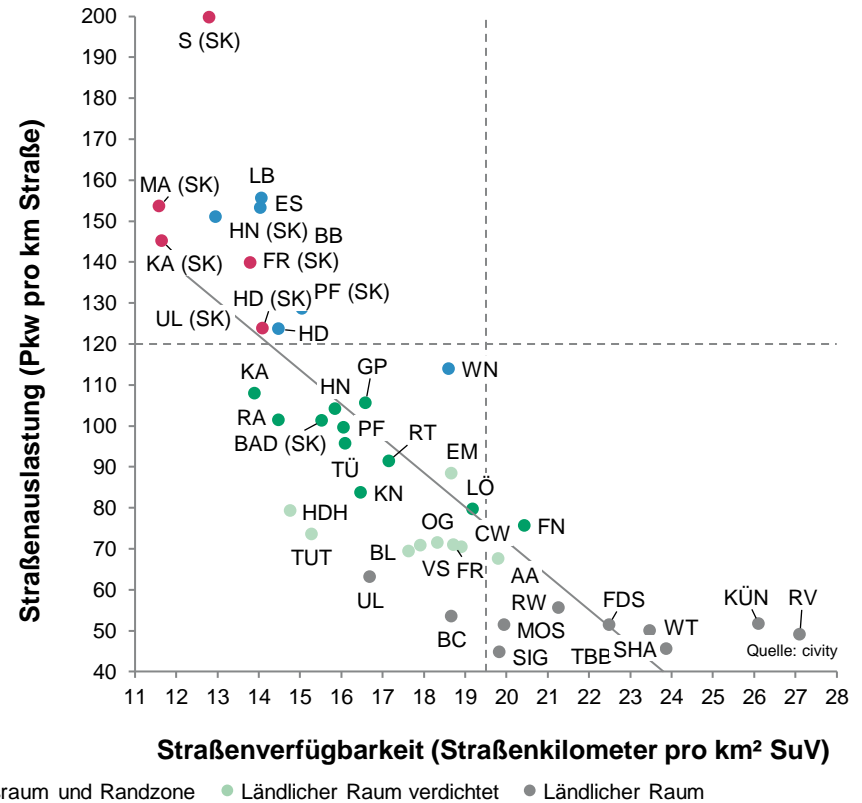
Autoorientierung (Straßenverfügbarkeit und Stauanfälligkeit)

METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Kreise



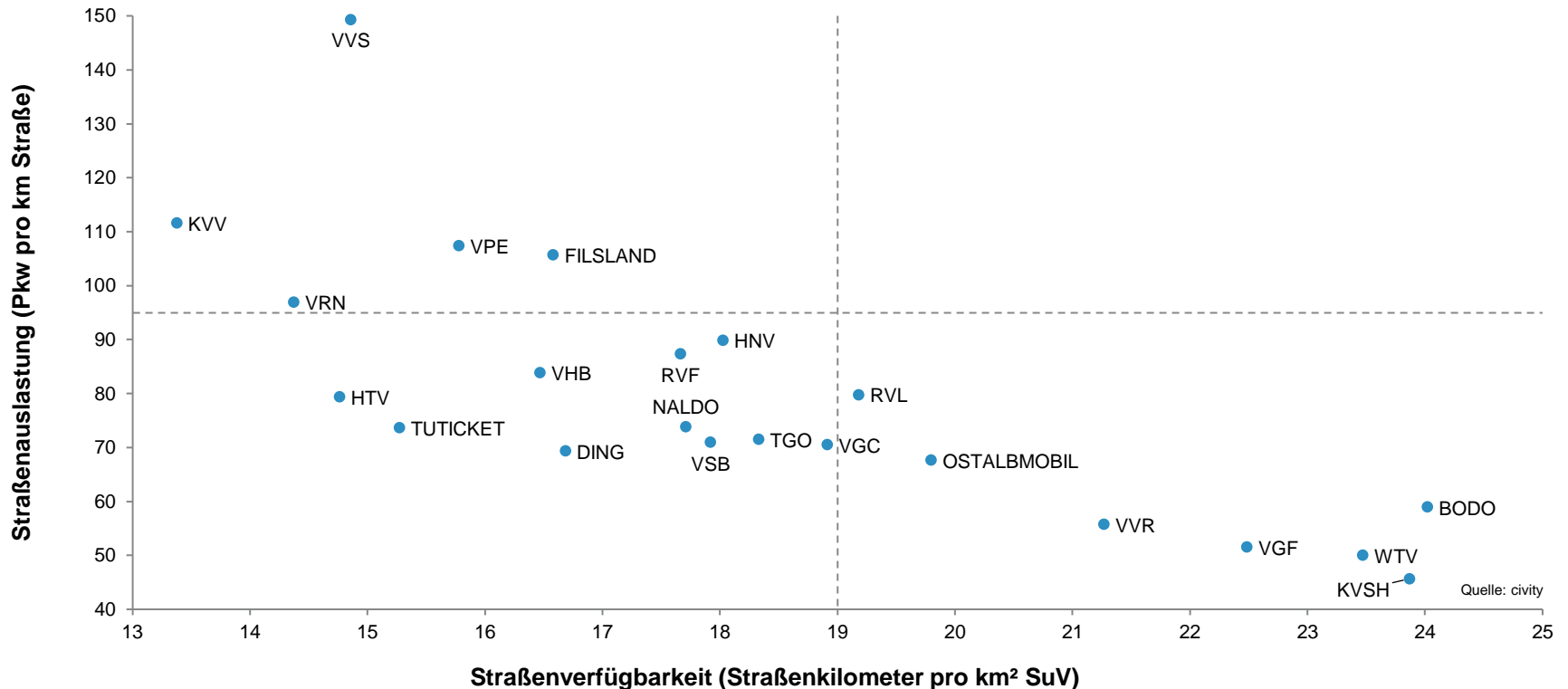
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Pkw-Bestand (KBA 2020), Straßenkilometer (OSM 2020)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Voraussetzungen für den Autoverkehr variieren stark zwischen den Verbänden

Autoorientierung in BaWü (Straßenverfügbarkeit und Stauanfälligkeit)

Verbünde

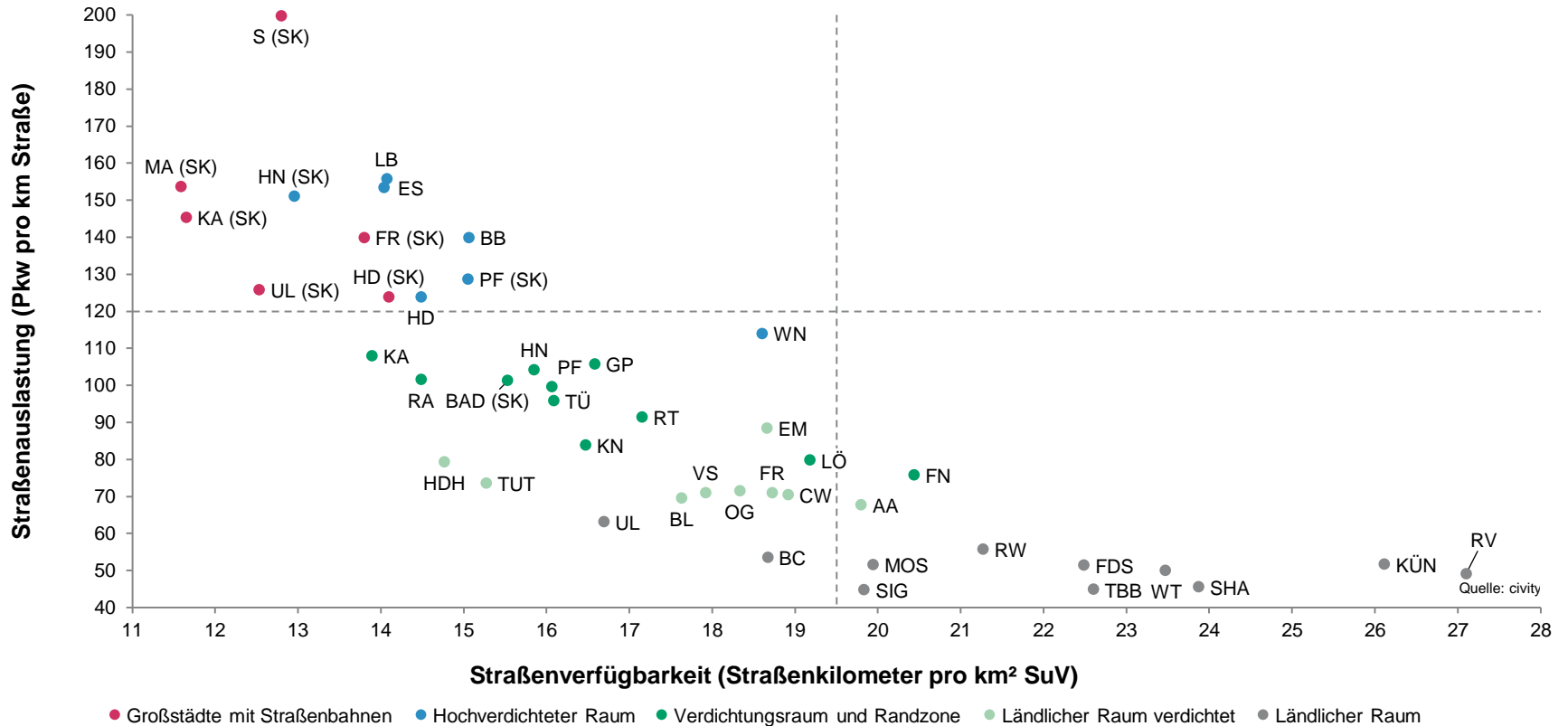


Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Pkw-Bestand (KBA 2020), Straßenkilometer (OSM 2020)

Die Voraussetzungen für den Autoverkehr variieren stark zwischen den Kreisen

Autoorientierung in BaWü (Straßenverfügbarkeit und Stauanfälligkeit)

Kreise



Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Pkw-Bestand (KBA 2020), Straßenkilometer (OSM 2020)

Inhalt

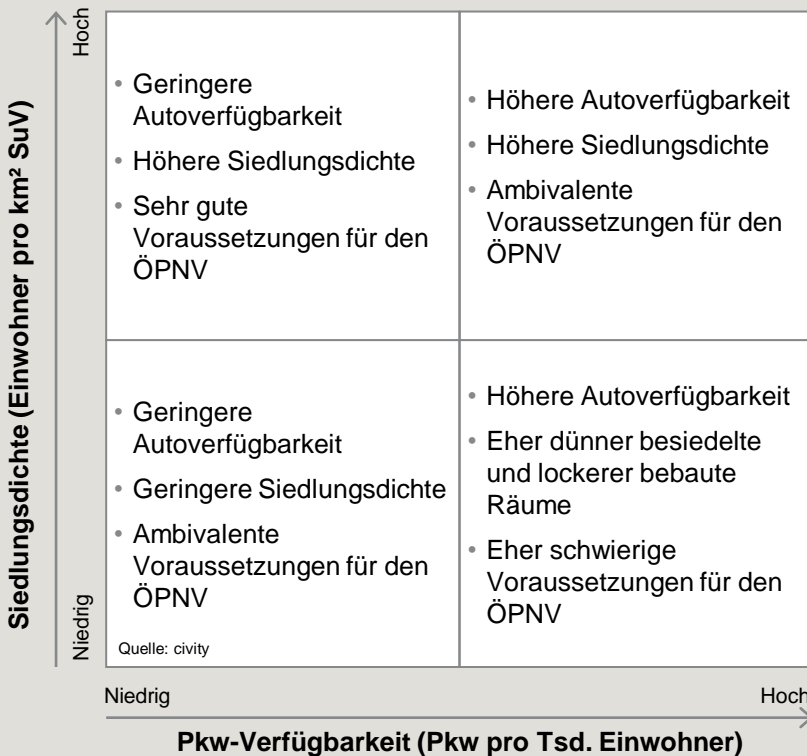
- Einleitung
 - **Strukturelle Voraussetzungen**
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Einwohner- und Siedlungsdichte
 - Bevölkerungsprognose
 - Altersstruktur
 - Schüler und Studierende
 - Arbeitsplätze
 - Tourismus
 - Autoorientierung
 - **Siedlungsdichte und Pkw-Verfügbarkeit**

Die Kombination von Siedlungsdichte und Autoverfügbarkeit bündelt strukturelle Voraussetzungen für den ÖPNV prägnant

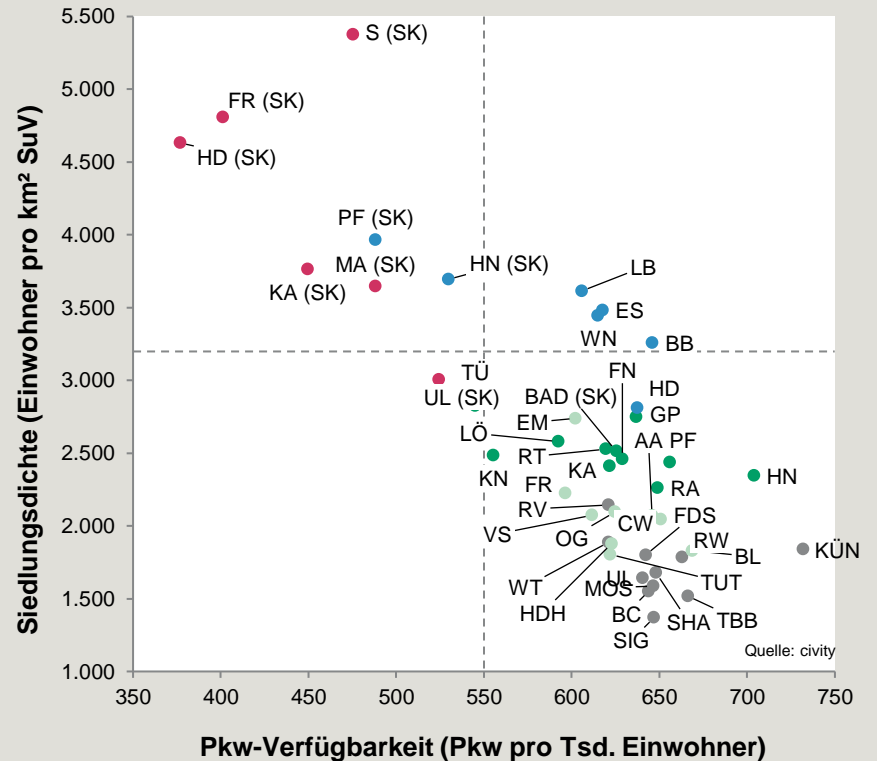
Siedlungsdichte und Autoorientierung in Baden-Württemberg

METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Kreise



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

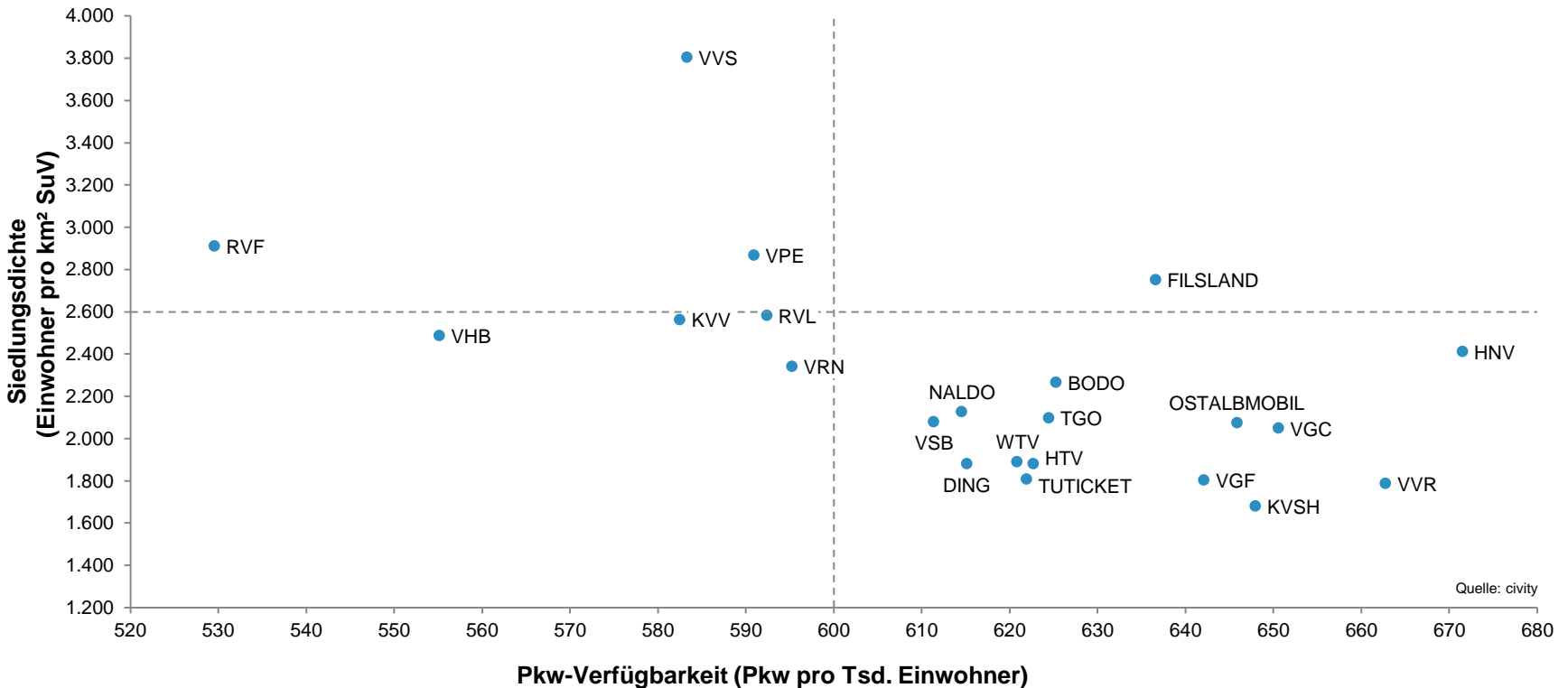
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Pkw-Bestand (KBA 2020)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die strukturellen Voraussetzungen für den ÖPNV sind sehr unterschiedlich in den Verbänden

Siedlungsdichte und Autoorientierung in Baden-Württemberg

Verbünde



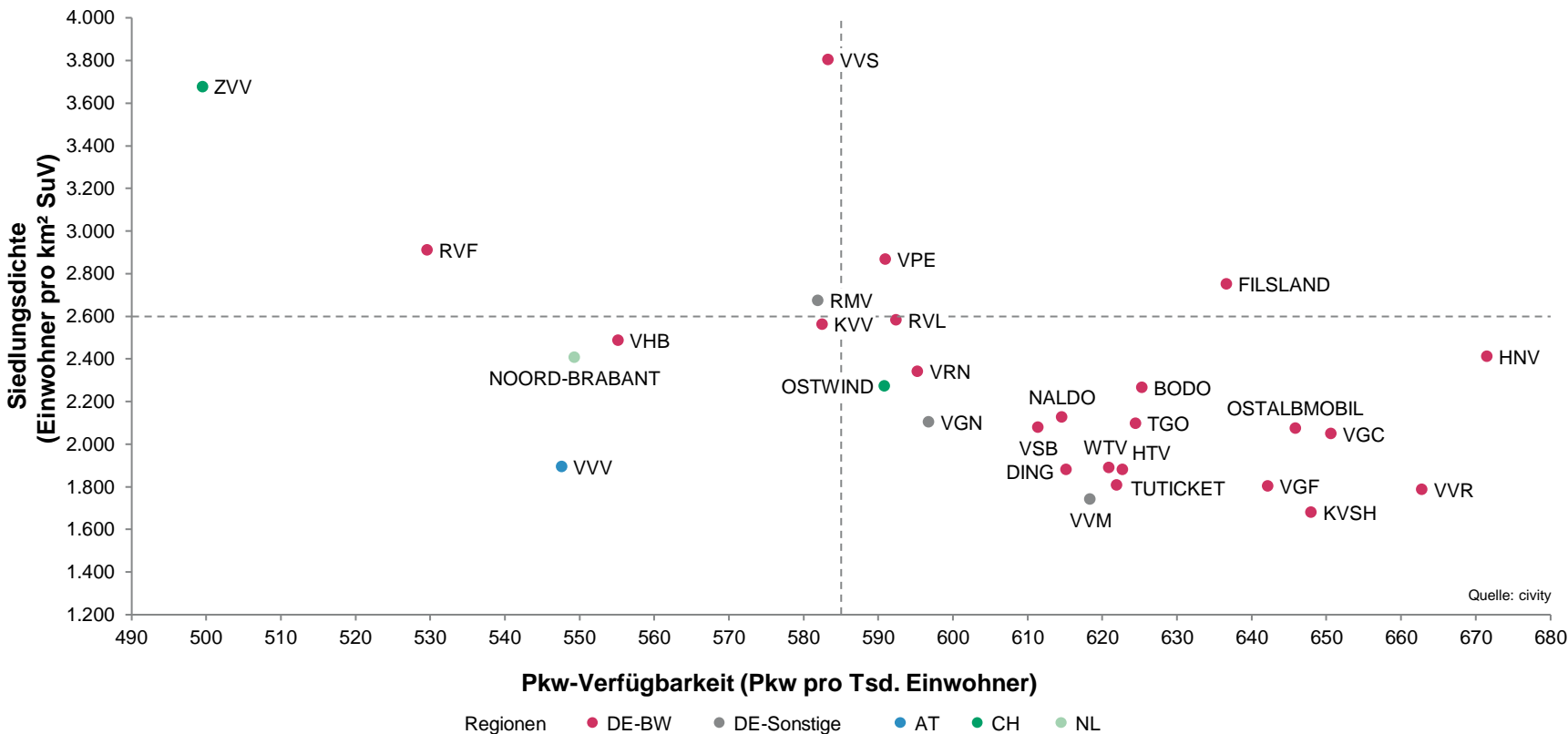
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Pkw-Bestand (KBA 2020)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die strukturellen Voraussetzungen für den ÖPNV sind sehr unterschiedlich auf Verbundebene

Siedlungsdichte und Autoorientierung im Vergleich

Verbünde



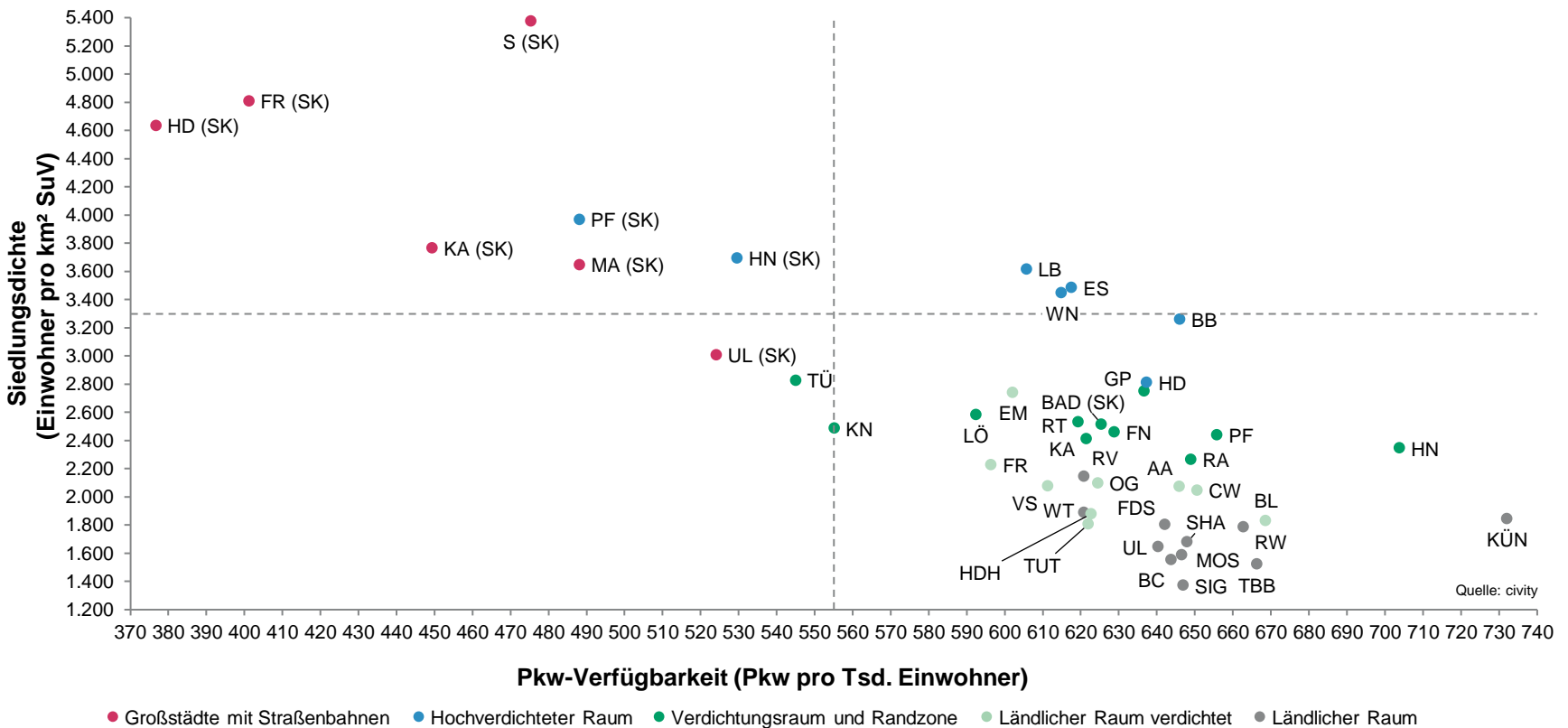
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Pkw (KBA 2019, Statistik Austria 2020, BFS 2019, CBS Statline 2020)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die strukturellen Voraussetzungen für den ÖPNV sind sehr unterschiedlich in den Kreisen

Siedlungsdichte und Autoorientierung in Baden-Württemberg

Kreise



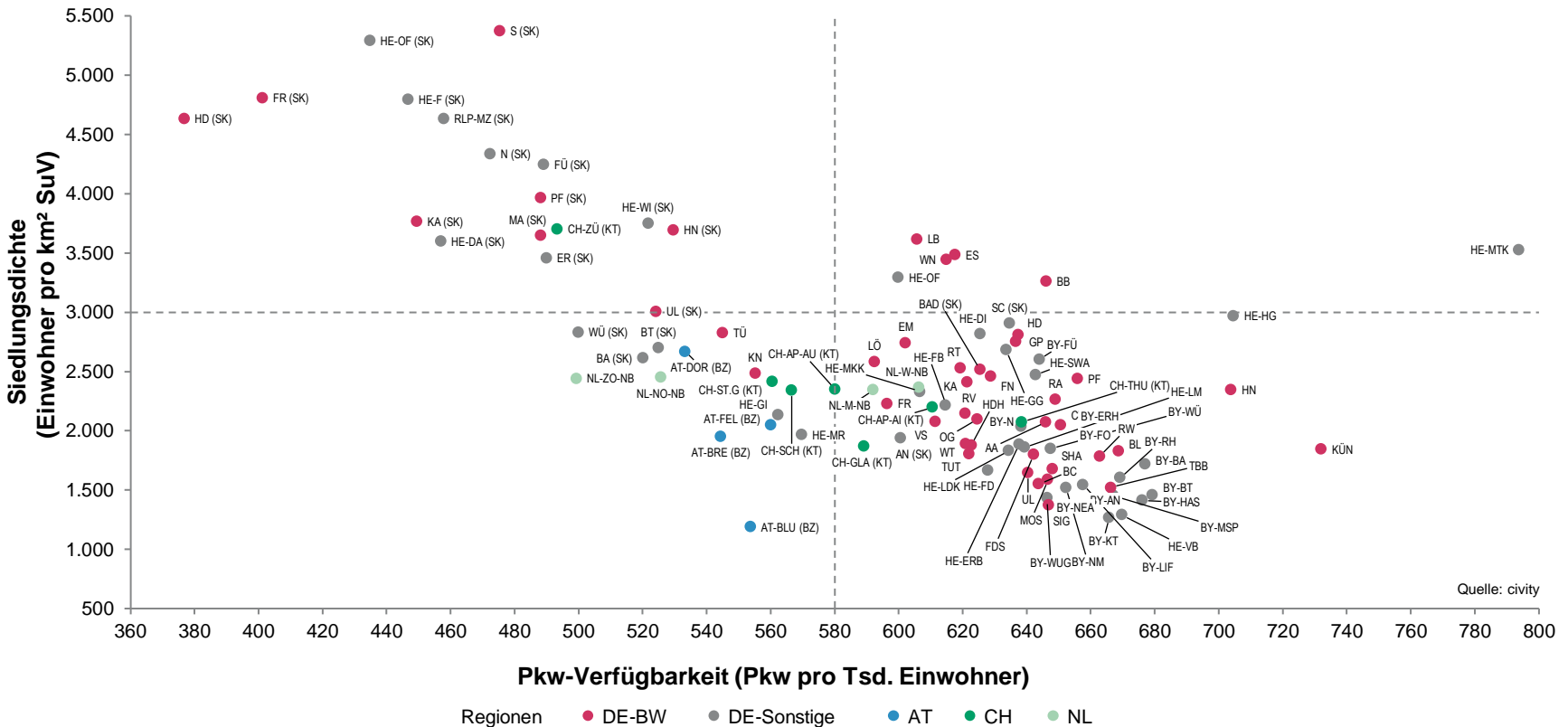
Quelle: civity

Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Pkw-Bestand (KBA 2020)

Die strukturellen Voraussetzungen für den ÖPNV sind sehr unterschiedlich auf Kreisebene

Siedlungsdichte und Autoorientierung im Vergleich

Kreise



Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019), Pkw (KBA 2019, Statistik Austria 2020, BFS 2019, CBS Statline 2020)

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- **Einleitung**
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktdichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

Die österreichischen und schweizerischen Benchmarkregionen eignen sich als Best-Practice-Vorbilder für BW

Angebotsqualität – Zusammenfassung (1/5)

- 1 — **Alle ausgewählten Benchmarkregionen** in D, AT, CH und NL weisen ähnliche strukturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten wie die Regionen in Baden-Württemberg auf und sind daher als Basis für den Quervergleich **sehr gut geeignet**.
- 2 — Die **Angebotsdichte des ÖPNV in den deutschen Benchmarkregionen** (BY, HE) weist sehr ähnliche Strukturen wie Baden-Württemberg auf und ist daher für einen Best-Practice Vergleich mit Vorbildfunktion **nicht interessant für Baden-Württemberg**.
- 3 — Die **Angebotsdichte des ÖPNV in den niederländischen Benchmarkregionen** ist signifikant schlechter als in allen anderen Regionen und daher für einen Vergleich bzw. als Vorbildfunktion **nicht interessant für Baden-Württemberg**.
- 4 — Die **Angebotsdichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen** ist, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, in allen Raumkategorien und für die meisten Bezugsgrößen, signifikant besser als in Baden-Württemberg und daher als Best-Practice-Vorbild **sehr gut geeignet und interessant für Baden-Württemberg**.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Die Angebotsdichte in AT und CH ist in vergleichbaren Räumen signifikant besser als in Baden-Württemberg

Angebotsqualität – Zusammenfassung (2/5)

- 5 — Die **Angebotsdichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen** ist, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, **in allen Raumkategorien** signifikant besser als in Baden-Württemberg – sowohl bezogen auf die Einwohnerzahl als auch auf die Siedlungsdichte in den jeweiligen Raumkategorien.
 - Beispiel:
 - Trotz leicht geringerer Siedlungsdichte ist das Angebot im **ZVV (Zürich)** **über 40 % dichter als im VVS**.
 - Das Angebot im **VVV (Vorarlberg)** ist **über 240 %** (d. h. „2,4-fach“) **dichter** als in vergleichbar dicht besiedelten Verbänden Baden-Württembergs.
- 6 — Insbesondere die schweizerischen Best-Practice-Regionen kombinieren tendenziell eine hohe **Angebotsdichte an schienengebundenen Verkehrsmitteln mit einer hohen Angebotsdichte des Busverkehrs**. Dies fällt insbesondere beim ZVV und bei den Städten Zürich und St. Gallen auf.
- 7 — Die Best-Practice-Regionen in der Schweiz und in Österreich kombinieren tendenziell eine hohe **Netzdichte** mit einer hohen **Taktdichte**. Der Fokus liegt dabei aber klar auf einer höheren Taktdichte. Werktags ist die Taktdichte um ein Vielfaches höher als in Baden-Württemberg.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Die Angebotsdichte in AT und CH ist in vergleichbaren Räumen signifikant besser als in Baden-Württemberg

Angebotsqualität – Zusammenfassung (3/5)

- 8 — Die **Erschließung der Einwohner mit dem ÖPNV über die Zubringer Rad und Fußweg** ist in Baden-Württemberg **hoch**. Die **Erschließung mit dem SPNV** ist erwartungsgemäß etwas **geringer**.
 - Mit dem Fahrrad erreichen mehr als **99 % der Einwohner und zu Fuß 85 % der Einwohner in maximal 5 Minuten eine ÖPNV-Haltestelle**.
 - In ganz BW erreichen **40 % der Einwohner in maximal 5 Minuten und 68 % in maximal 15 Minuten die nächste SPNV-Haltestelle mit dem Fahrrad**.
- 9 — Die grundsätzlich gute Erreichbarkeit des SPNV/ÖPNV in Baden-Württemberg, macht deutlich, dass sich **Fahrgastpotenziale durch eine optimale Verknüpfung von Rad und SPNV/ÖPNV** d.h. durch den Ausbau der B+R Infrastruktur erschließen lassen.
- 10 — In gesamt BW wird im **SPNV werktags** zwischen 5 und 24h zu **knapp 90% ein 60- Min-Takt** erreicht, d. h. zur vollständigen Erfüllung des Landesstandards müssen die restlichen Taktlücken identifiziert und gefüllt werden.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Die Angebotsdichte in AT und CH ist in vergleichbaren Räumen signifikant besser als in Baden-Württemberg

Angebotsqualität – Zusammenfassung (4/5)

- 11 — Die **Erschließung der Einwohner** mit einem **Fußweg von 15 Minuten** zur nächsten **ÖPNV-Haltestelle** (inkl. flexibler Bedienformen) mit einem **60-Minuten Takt** an Werktagen ist bereits hoch.
 - **Werktags** zwischen **5h und 24h** erreichen **61 % aller Einwohner** einen im **60-Min-Takt** verkehrenden ÖPNV innerhalb von 15 Min. Fußweg
 - Zwischen **5 und 22h** erreichen **69 % aller Einwohner** einen im **60-Min-Takt** und **38 % aller Einwohner** einen im **30-Min-Takt** verkehrenden ÖPNV innerhalb von 15 Min. Fußweg
- 12 — Die vergleichende Analyse der **Tagesganglinie des ÖPNV-Angebots** verdeutlicht das überwiegend **signifikant dichtere Angebot** in den schweizerischen und österreichischen Benchmark-Regionen.
- 13 — Insbesondere die **Tagesganglinien des ÖPNV-Angebots** in den schweizerischen Teilräumen zeigen, dass das Angebot **morgens tendenziell früher verdichtet** wird und **insbesondere in den Abendstunden deutlich länger ein dichtes Angebot** gefahren wird als in Baden-Württemberg – sowohl werktags, als auch am Wochenende.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Die Angebotsdichte in AT und CH ist in vergleichbaren Räumen signifikant besser als in Baden-Württemberg

Angebotsqualität – Zusammenfassung (5/5)

- 14 — Insbesondere in den schweizerischen Region wird das **Angebot an Wochenenden deutlich weniger ausgedünnt** als in Baden-Württemberg – und das bei einem signifikant höherem Ausgangsniveau. Damit ist der ÖPNV in der Schweiz auch im Freizeitverkehr am Wochenende eine echte Alternative zum eigenen Pkw.
- 15 — In **dünn besiedelten Räumen und in sehr schwach nachgefragten Zeiten** können **flexible Bedienformen** eine **wichtige Ergänzung zum Taktverkehr** sein, flexible Bedienformen kommen auch in den Best Practice Regionen in der Schweiz und in Österreich zum Einsatz.
- 16 — In den schweizerischen und österreichischen Benchmark-Regionen **sind „flexible Bedienformen“** auf wenige Teilräume mit sehr geringen Einwohnerzahlen und überwiegend auf den Abend- und Nachtverkehr fokussiert. Die Benchmark-Regionen setzen primär auf „starren Linienverkehr“ mit dichten Takten.
- 17 — Die Ausgestaltung der **flexiblen Bedienformen** in Baden-Württemberg ist hochgradig **uneinheitlich** und nicht standardisiert, was zu **Zugangsbarrieren** für den Kunden führt. Dies betrifft u. a. Uneinheitlichkeit in der Benennung der flexiblen Bedienformen, uneinheitlichen Regelungen für Voranmeldefrist und teils fehlende Informationen zu den Angeboten in den Fahrplanauskunftssystemen.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Zentrale Kenngröße der Analyse sind die Haltestellenabfahrten aller öffentlichen Verkehrsmittel

Methodik

METHODIK

- Aus gesamthafter Sicht des Fahrgastes umfasst die Angebotsqualität neben der Dichte des Angebots auch Kriterien wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Platzkapazität und Sauberkeit. Diese Aspekte sind nicht von unserer Methodik erfasst, da sie nicht flächendeckend georeferenziert für einzelne Raumeinheiten oder zeitlich differenziert vorliegen.
- Wir konzentrieren uns auf eines der essenziellen Qualitätskriterien, nämlich dem Aspekt, ob und in welchem Umfang überhaupt ein Nahverkehrsangebot zur Verfügung gestellt wird.
- Der Vergleich des Nahverkehrsangebots erfolgt mehrstufig in folgenden Schritten:
 - Haltestellenabfahrten pro Siedlungsfläche, gewichtet mit der Geschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel
 - Gegenüberstellung der Angebotsschwerpunkte Bus versus Schiene, bezogen auf die Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV)
 - Vergleich der Angebotsgestaltung hinsichtlich Netzdichte versus Taktdichte, auch separat für Bus und Schiene
 - Vergleich der Erreichbarkeit des ÖPNV bezogen auf die Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV)
 - Vergleich der Netzdichte hinsichtlich der mittleren Haltestellenabstände
 - Vergleich der Angebotsgestaltung hinsichtlich der tageszeitlichen Angebotsdichte
 - Vergleich der Angebotsgestaltung hinsichtlich der Angebotsreduktion am Wochenende
 - Anteil des lokal emissionsfreien ÖPNV am Gesamtangebot
 - Erfüllung des für den SPNV definierten Landesstandard
 - Angebotsgestaltung flexibler Bedienformen

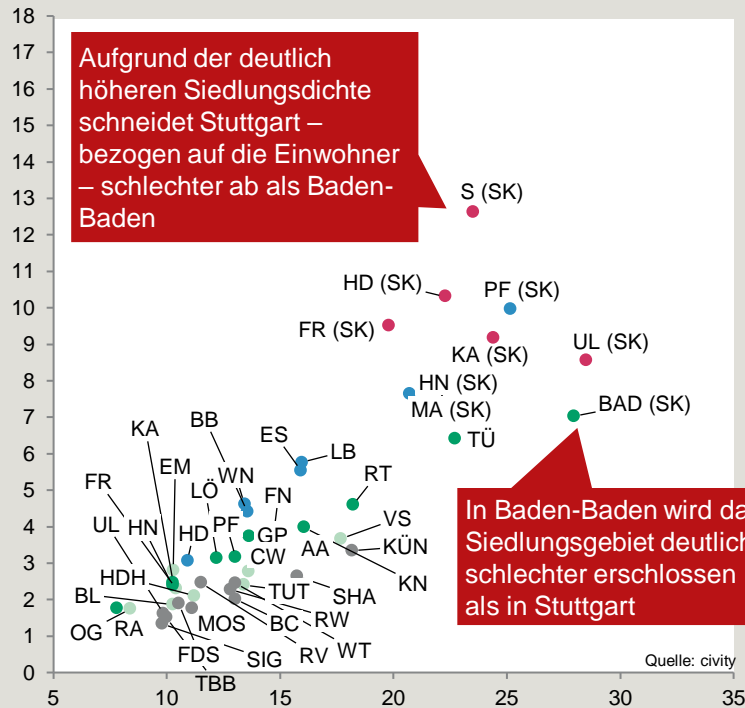
Die Analysen der Angebotsqualität fokussieren auf die Angebotsdichte bezogen auf die Siedlungsfläche

Methodik

METHODIK

Kreise

Haltestellenabfahrten pro ha Siedlungsfläche (SuV)



Haltestellenabfahrten pro 100 Einwohner

● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

Erläuterung

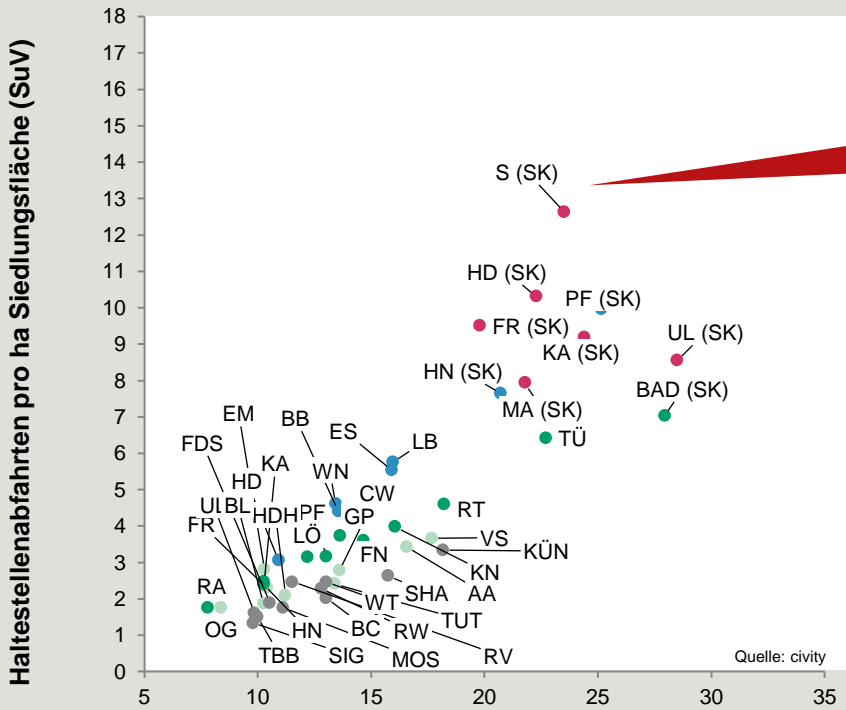
- Die Angebotsdichte im ÖPNV kann mit zwei Kennzahlen ermittelt werden.
 - 1) Haltestellenabfahrten bezogen auf die Einwohner
 - 2) Haltestellenabfahrten bezogen auf die Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV)
- In der politischen Kommunikation ist der Einwohnerbezug häufig einfacher zu vermitteln
- Fachlich ist der Einwohnerbezug problematisch, da Räume mit hoher Siedlungsdichte trotz besserem Angebot im Quervergleich schlechter abschneiden
- Sachgerechter** ist der Bezug zur **Siedlungsfläche**, da hiermit die tatsächliche Erschließungsqualität von Siedlungsgebieten beschrieben wird

Die Analysen der Angebotsqualität berücksichtigen die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel d. h. von Bus und Schiene

Methodik

METHODIK

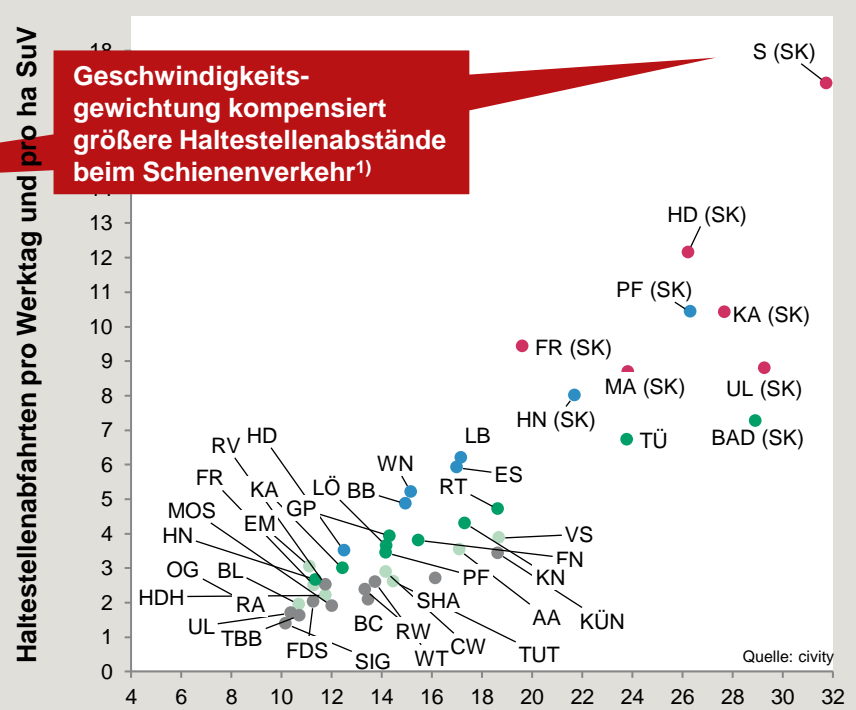
Kreise, nominal



Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro 100 Einwohner

● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

Kreise, geschwindigkeitsgewichtet



Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro 100 Einwohner

Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr.

Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Daten wurden mit Hilfe der elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und weiteren öffentlichen Quellen generiert

Datenquellen und -aufbereitung

METHODIK

Haltestellenabfahrten

- Die Daten wurden in einem strukturierten Prozess mit Hilfe der elektronischen Fahrplanauskunftssysteme generiert.
- Sie wurden im März 2020 erhoben und beziehen sich auf eine reguläre Woche außerhalb von Schulferien oder anderen Sonderereignissen (vor „Corona-Fahrplänen“). Sie bilden somit den Soll-Fahrplan für das Frühjahr 2020 ab.
- Der in diesem Bericht gezeigte „durchschnittliche Werktag“ wird aus dem arithmetischen Mittel der Abfahrtsomme Mo-Fr gebildet.
- Insgesamt wurden rund 11,4 Mio. Abfahrten von ca. 33.000 Haltestellen erfasst.

Verkehrsmittelmix Bus-Schiene

- In der vorliegenden Analyse wird Schiene wie folgt definiert: alle schienengebundenen

Verkehrsmittel außer Fernverkehr, d. h. Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE.

Geschwindigkeitsgewichtung

- Die Gewichtung der Haltestellenabfahrten erfolgt auf Basis der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel in jeder Gemeinde im Vergleich zum Bus. Diese Geschwindigkeit basiert auf der jeweiligen ermittelten Luftliniengeschwindigkeit entlang der Linienverläufe.

Haltestellenabstände

- Die Haltestellenabstände werden auf Basis der Luftlinienentfernung zwischen zwei Haltestellen berechnet.
- Es werden ausschließlich Haltestellenabstände für Haltestellen berechnet, die auf

einer Linie konsekutiv hintereinander liegen, d. h., die gezeigten Abstände sind Haltestellenlinienabstände.

Erreichbarkeit in Minuten

- Die Analyse der Erreichbarkeit zum ÖPNV in Minuten wird mithilfe von Isochronen der Haltestellen und der SuV-Fläche berechnet.
- Die Isochronen werden mit der OPENROUTESERVICE API generiert.
- Es werden Isochronen für die Modi MIV, Rad und Fußweg für 5, 10 und 15 Minuten ausgehend von den Haltestellen generiert.

Nicht-Erreichbarkeit

- Als „nicht erreichbar“ definieren wir Flächen, welche weder zu Fuß, mit dem Rad oder MIV innerhalb von 15 Minuten von einer Haltestelle aus erreicht werden können.

Die Daten wurden mit Hilfe der elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und weiteren öffentlichen Quellen generiert

Datenquellen und -aufbereitung (Benchmarkregionen)

METHODIK

Vorgehen

- Das grundsätzliche methodische Vorgehen aller in diesem Abschnitt für die Benchmarking-Regionen dargestellten Auswertungen ist analog zu den korrespondierenden Auswertungen in Baden-Württemberg erfolgt (siehe vorige Folie).

Haltestellenabfahrten

- Unterschiede gibt es bei den Quellen der Haltestellenabfahrten:
 - Die Daten für die **deutschen Benchmarkingregionen sowie Österreich** wurden in einem strukturierten Prozess mit Hilfe der elektronischen Fahrplanauskunftssysteme generiert.
 - Für die **Schweiz** und die **Niederlande** liegen Soll-

Fahrplandaten als Open Data im GTFS-Format vor.

- Quelle Schweiz:
<https://opentransportdata.swiss>
- Quelle Niederlande:
<https://transitfeeds.com/p/ov/814>
- Die durch strukturierte Abfragen generierten Daten wurden im März 2020 erhoben und beziehen sich auf eine reguläre Woche außerhalb von Schulferien oder anderen Sonderereignissen (vor „Corona-Fahrplänen“). Sie bilden somit den Soll-Fahrplan für das Frühjahr 2020 ab.

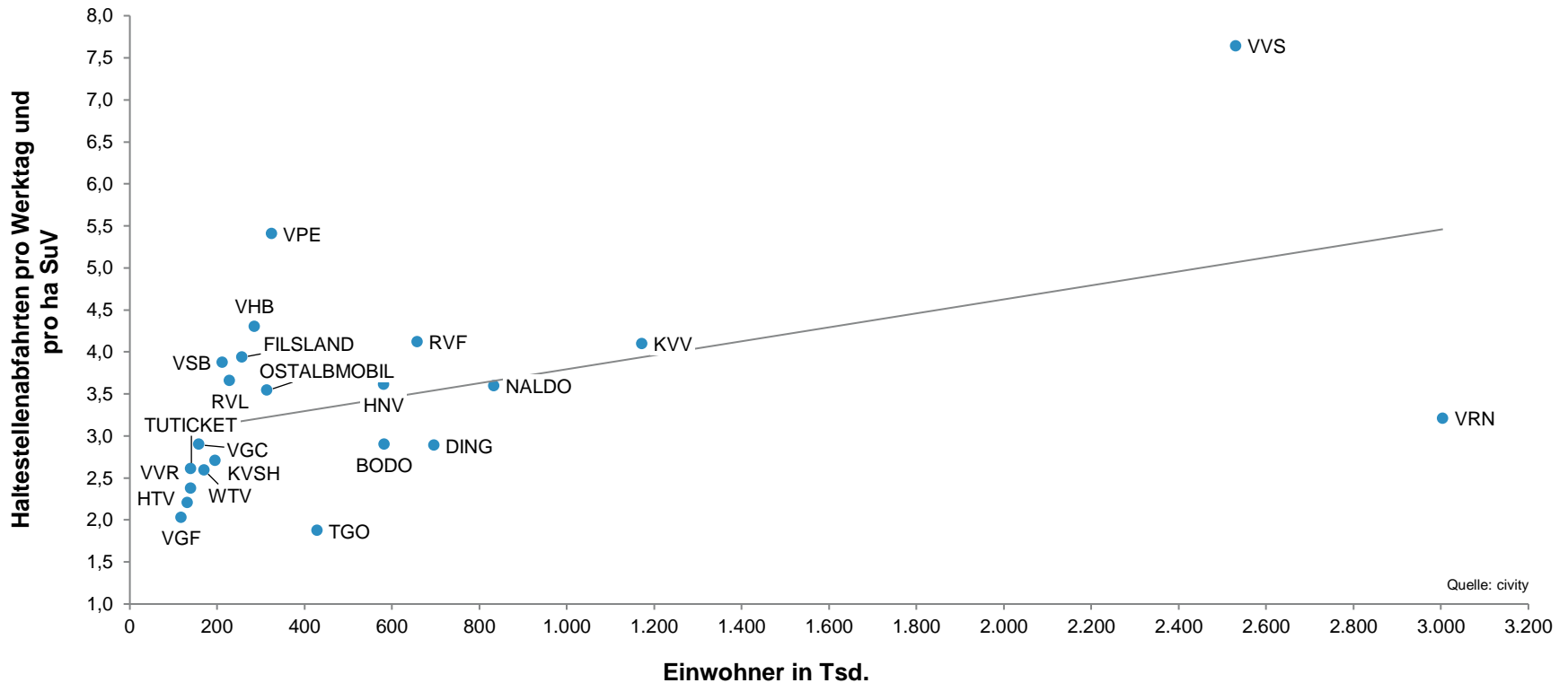
Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - **Angebotsdichte und Einwohnerzahl**
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

Die Angebotsdichte pro SuV variiert stark über die Verbünde unabhängig von der Einwohnerzahl

Angebotsdichte und Einwohnerzahl in Baden-Württemberg

Verbünde

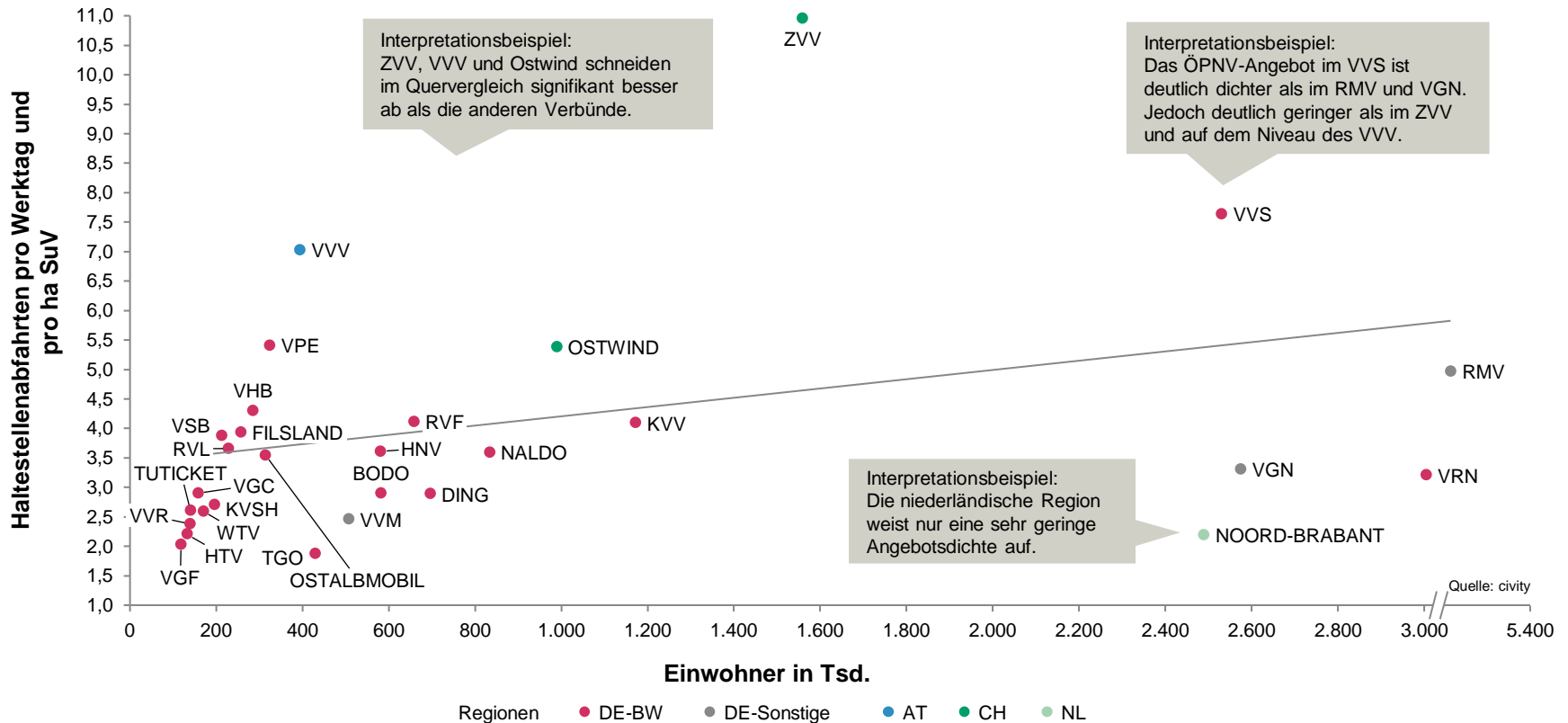


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

Die Angebotsdichte pro SuV variiert stark über die Verbünde unabhängig von der Einwohnerzahl

Angebotsdichte und Einwohnerzahl im Vergleich

Verbünde

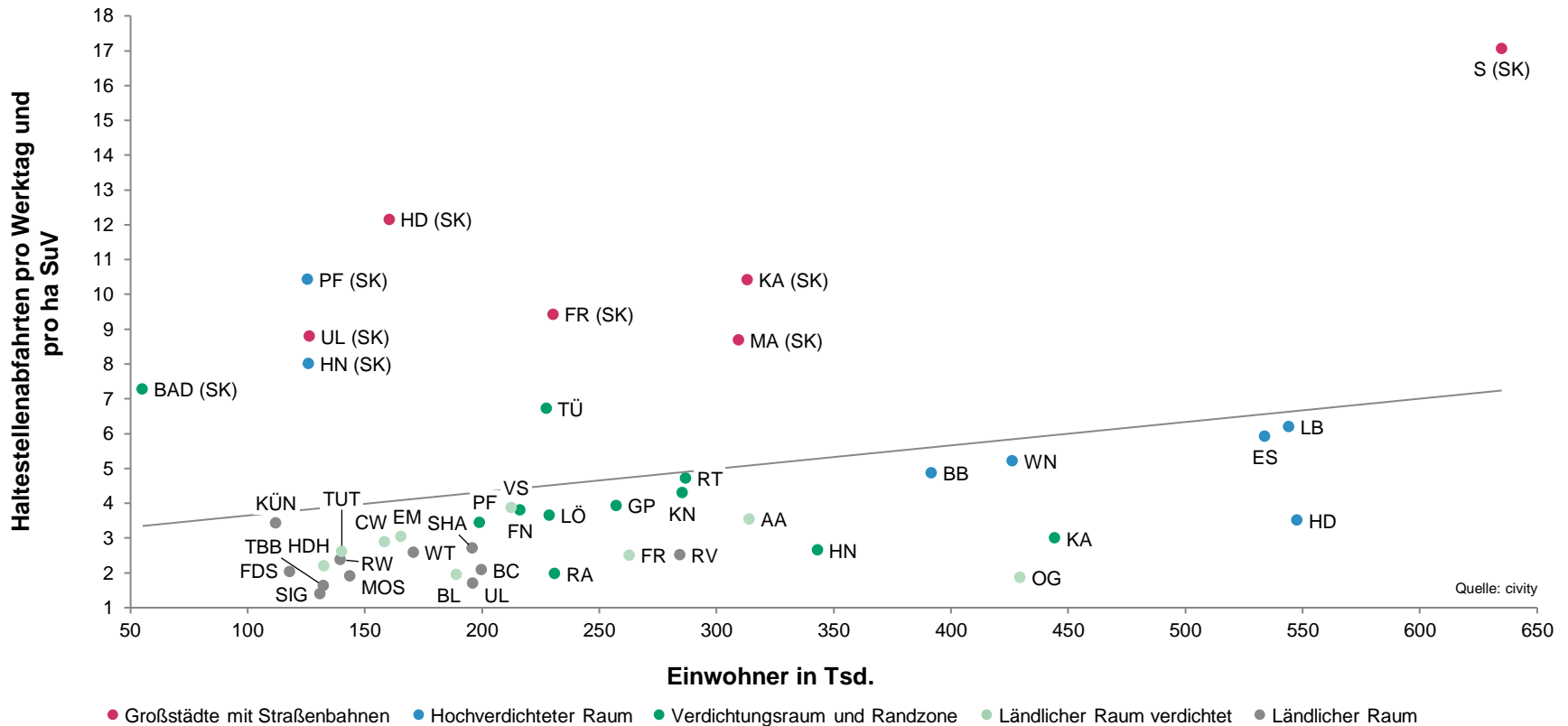


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Die Angebotsdichte pro SuV variiert stark über die Kreise unabhängig von der Einwohnerzahl

Angebotsdichte und Einwohnerzahl in Baden-Württemberg

Kreise



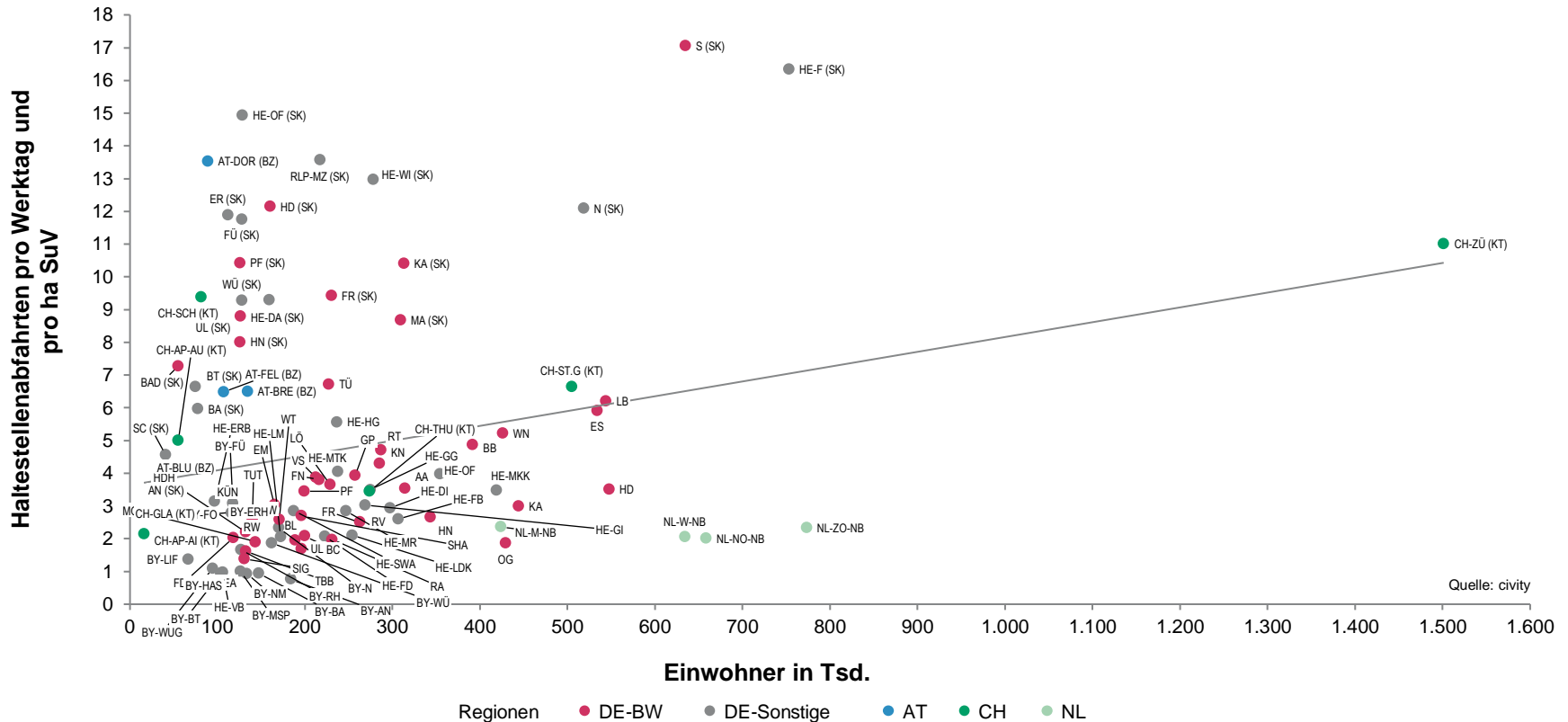
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Angebotsdichte pro SuV variiert auf Kreisebene stark unabhängig von der Einwohnerzahl

Angebotsdichte und Einwohnerzahl im Vergleich

Kreise

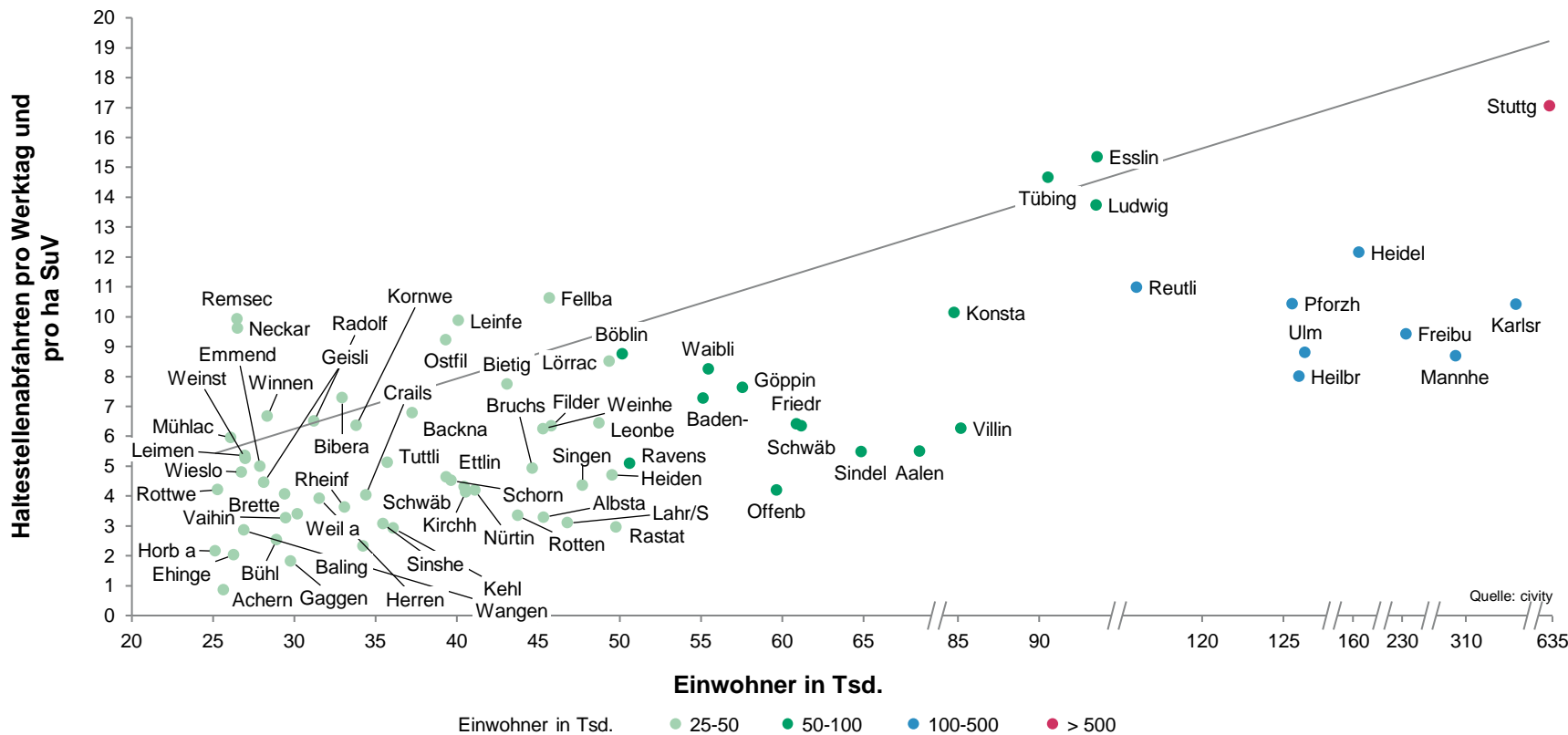


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In kleineren Gemeinden nimmt die Angebotsdichte tendenziell ab, mit starker Varianz bei gleicher Größe

Angebotsdichte und Einwohnerzahl in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner

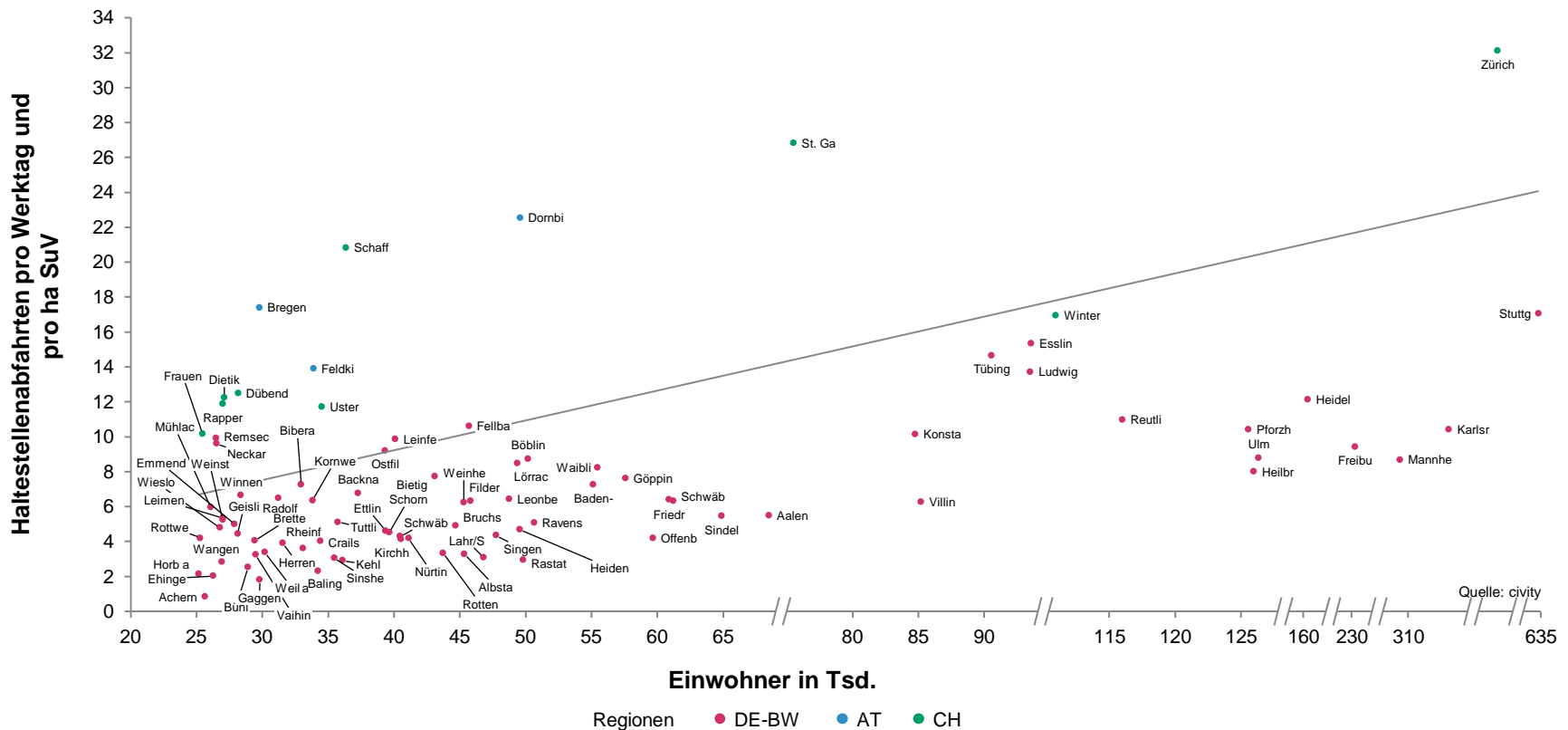


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

Das Angebot ist bei gleicher Einwohnerdichte sehr unterschiedlich ausgeprägt

Angebotsdichte und Einwohnerzahl im Vergleich

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner

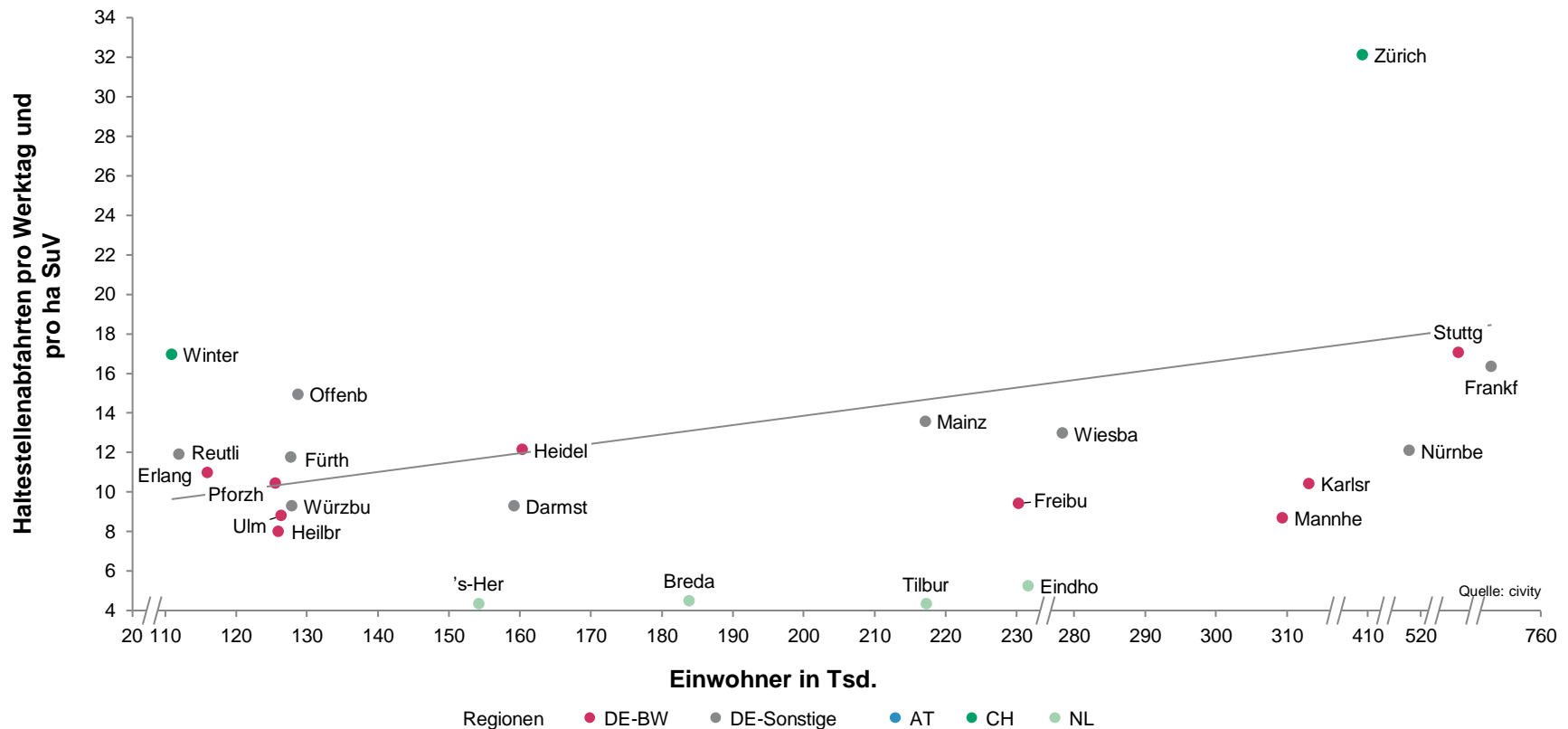


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Das Angebot ist bei gleicher Einwohnerdichte in den größeren Gemeinden sehr unterschiedlich ausgeprägt

Angebotsdichte und Einwohnerzahl im Vergleich

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner

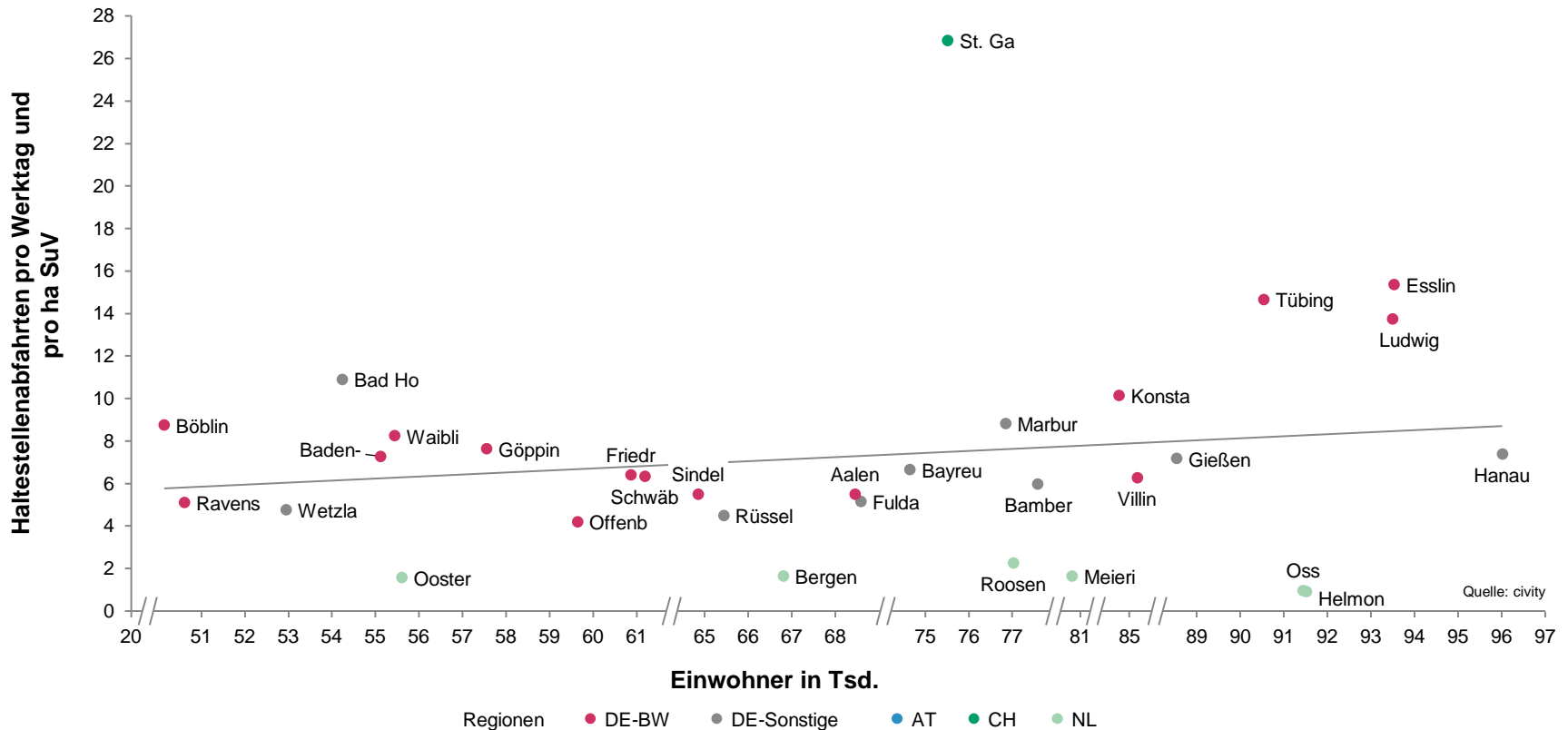


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Das Angebot ist bei gleicher Einwohnerdichte in den mittleren Gemeinden sehr unterschiedlich ausgeprägt

Angebotsdichte und Einwohnerzahl im Vergleich

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner

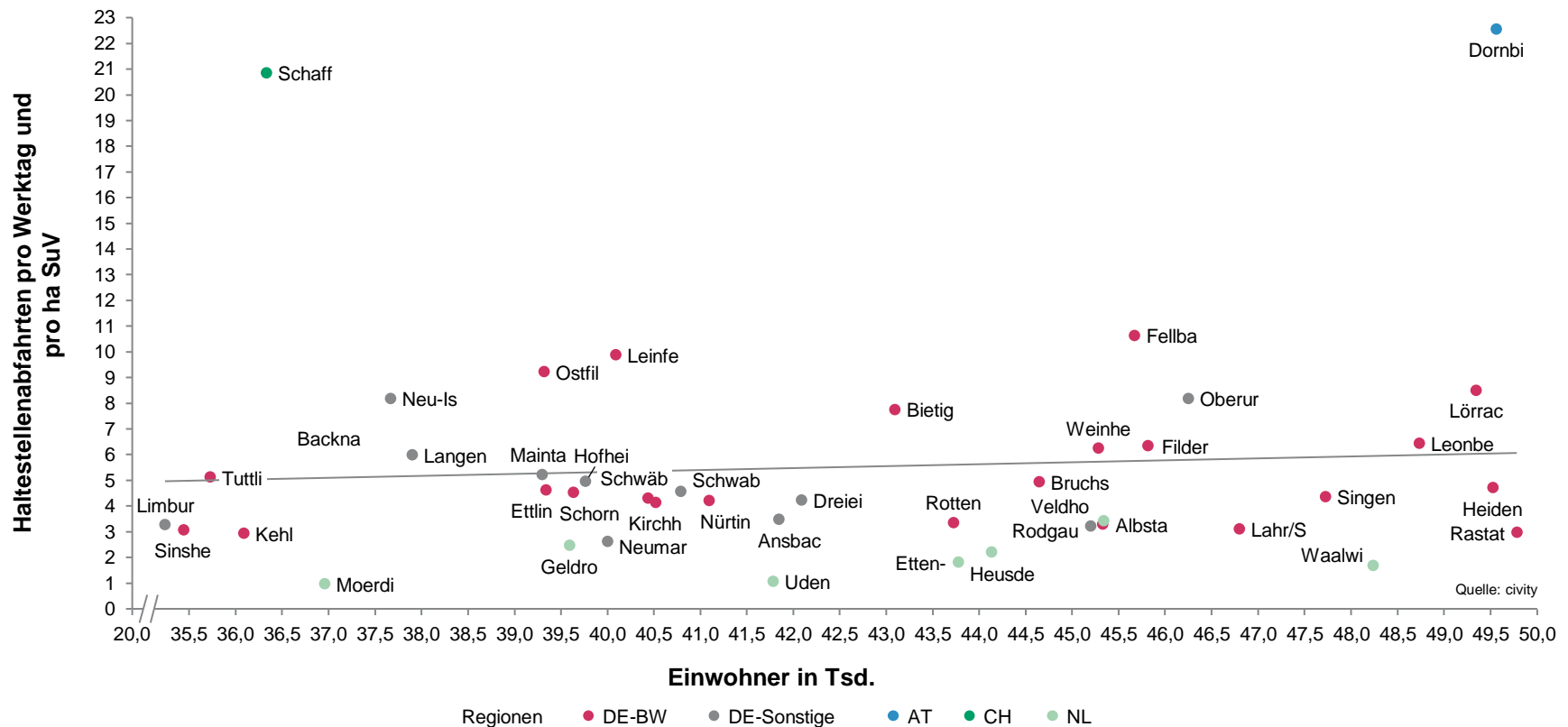


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Das Angebot ist bei gleicher Einwohnerdichte in den kleineren Gemeinden sehr unterschiedlich ausgeprägt

Angebotsdichte und Einwohnerzahl im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner

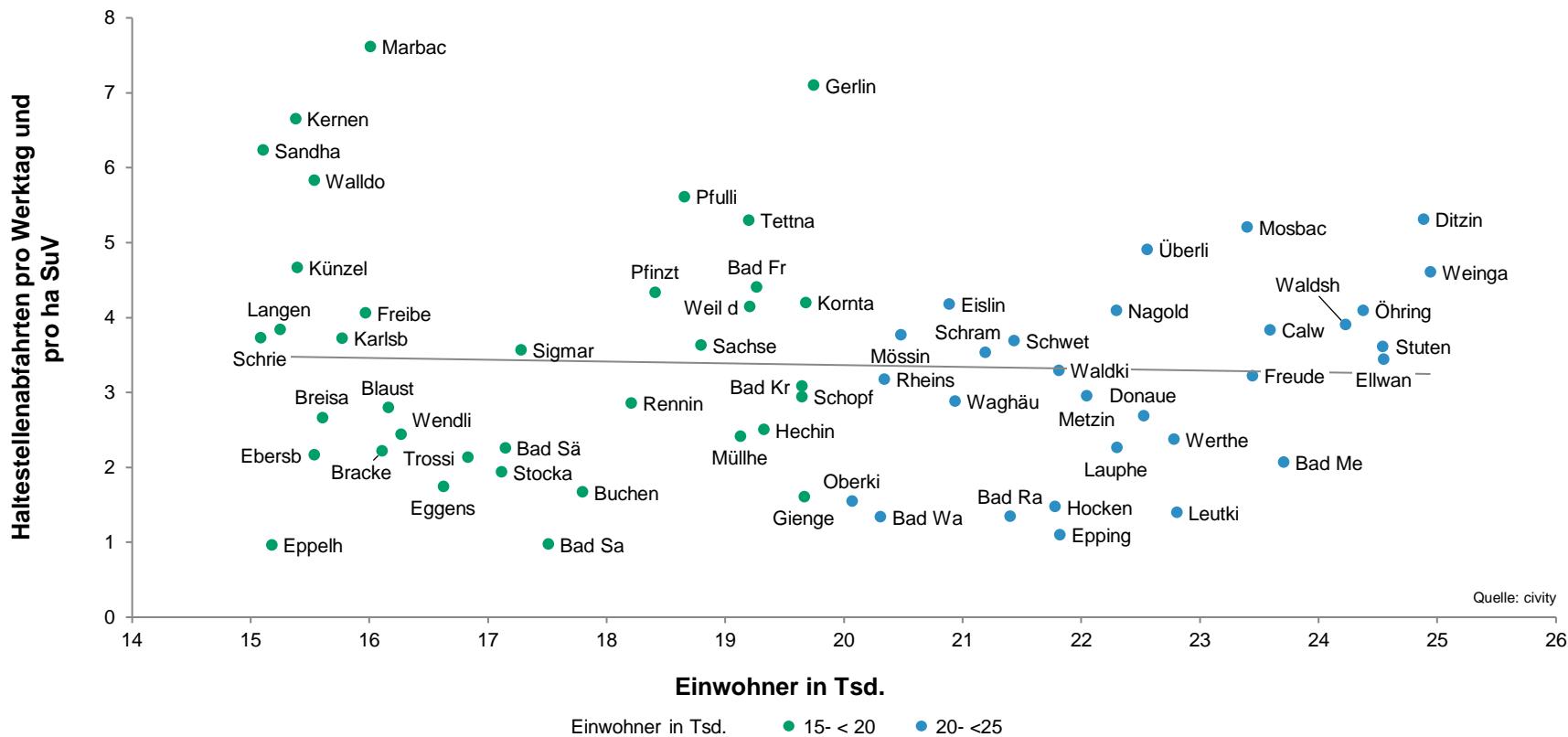


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In den sehr kleinen Gemeinden ist die Bandbreite der Angebotsdichte sehr ausgeprägt

Angebotsdichte und Einwohnerzahl in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - **Angebotsdichte und Siedlungsdichte**
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

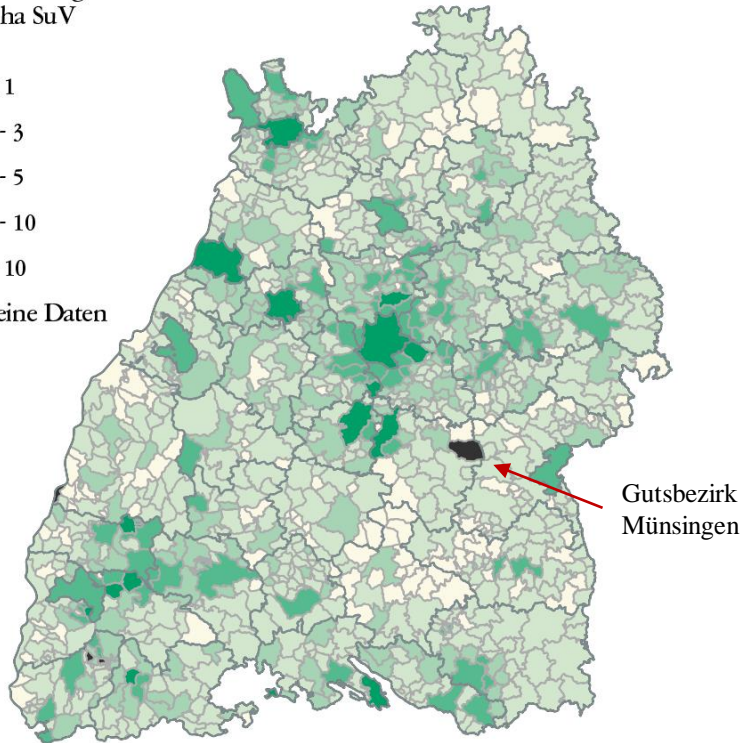
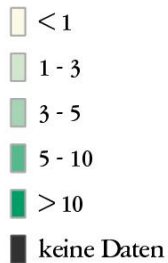
Auf Gemeinde- und auf Kreisebene zeigen sich erhebliche Unterschiede in der Angebotsdichte pro Siedlungsfläche

Angebotsdichte und Siedlungsdichte

Gemeinden

Haltestellenabfahrten
pro Werktag
und ha SuV

0 10 20 km

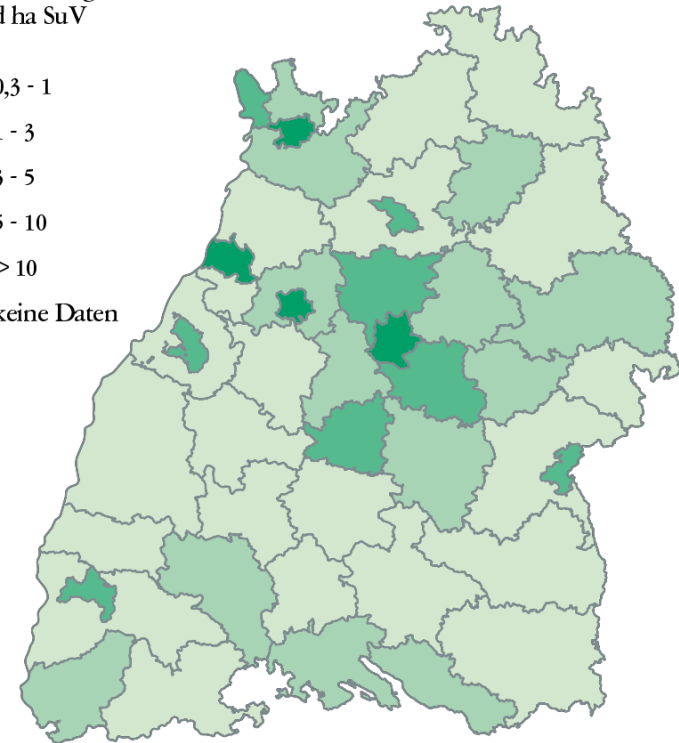
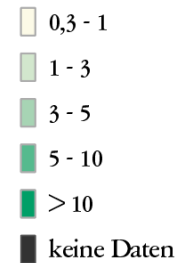


Gutsbezirk
Münsingen

Stadt- und Landkreise

Haltestellenabfahrten
pro Werktag
und ha SuV

0 10 20 km



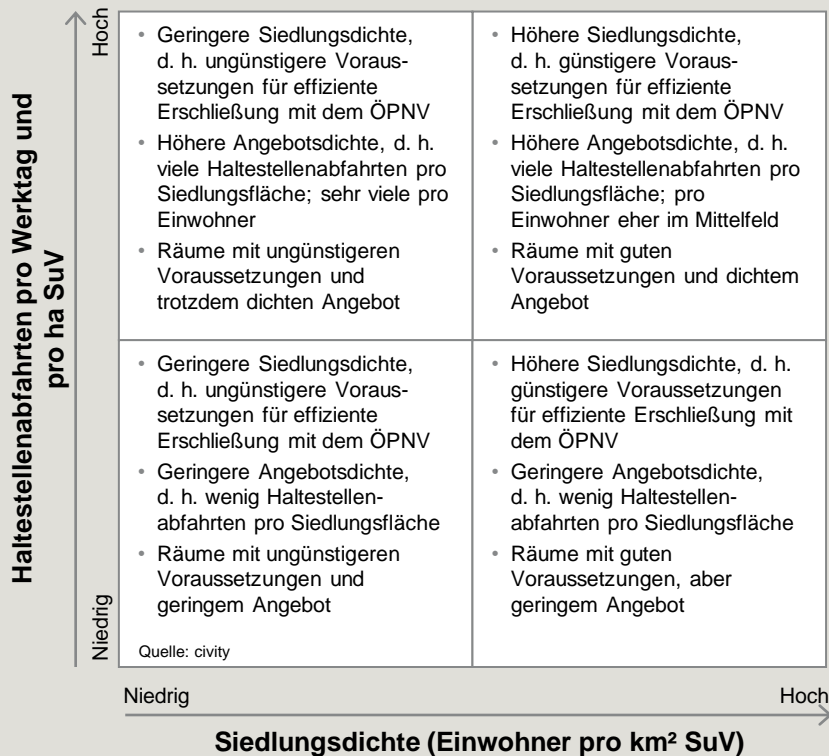
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Räume mit hoher Siedlungsdichte lassen sich effizienter mit dem ÖPNV erschließen als Räume mit geringer Dichte

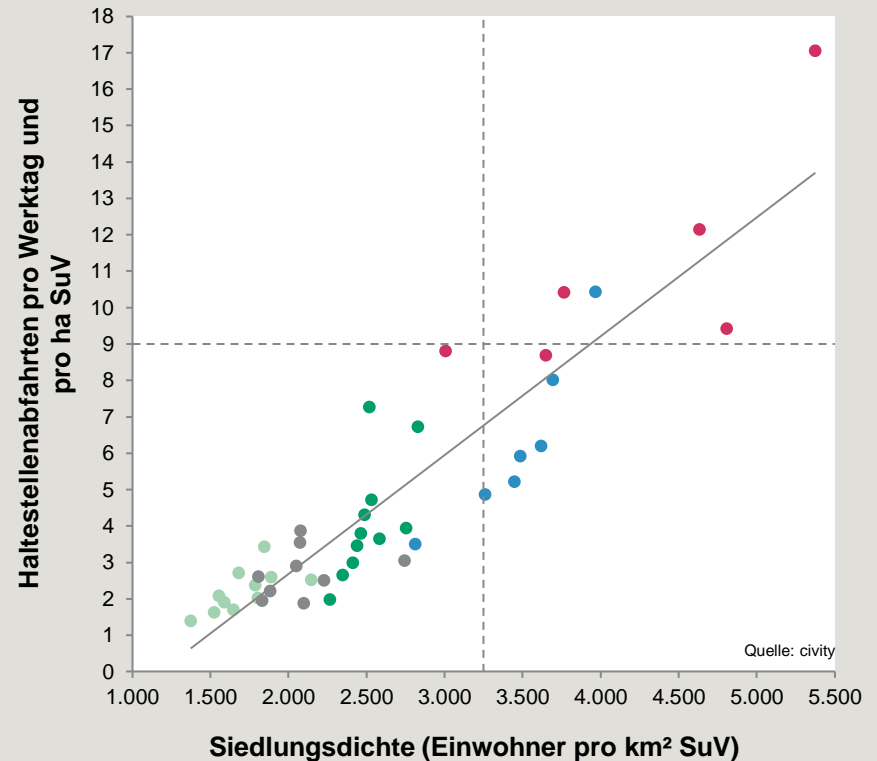
Angebotsdichte und Siedlungsdichte

METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Kreise



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

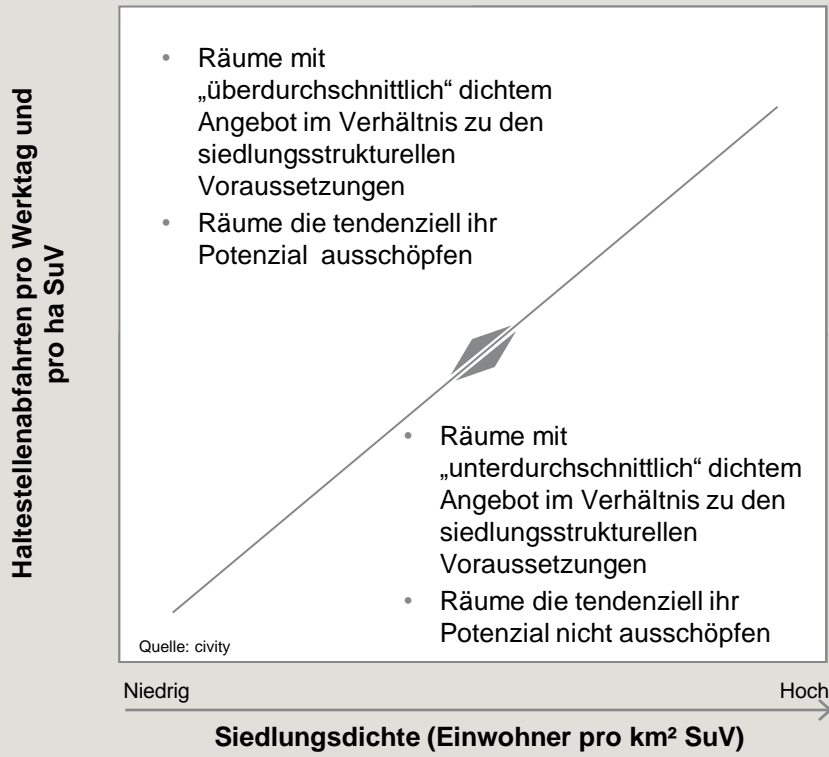
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

Räume mit hoher Siedlungsdichte lassen sich effizienter mit dem ÖPNV erschließen als Räume mit geringer Dichte

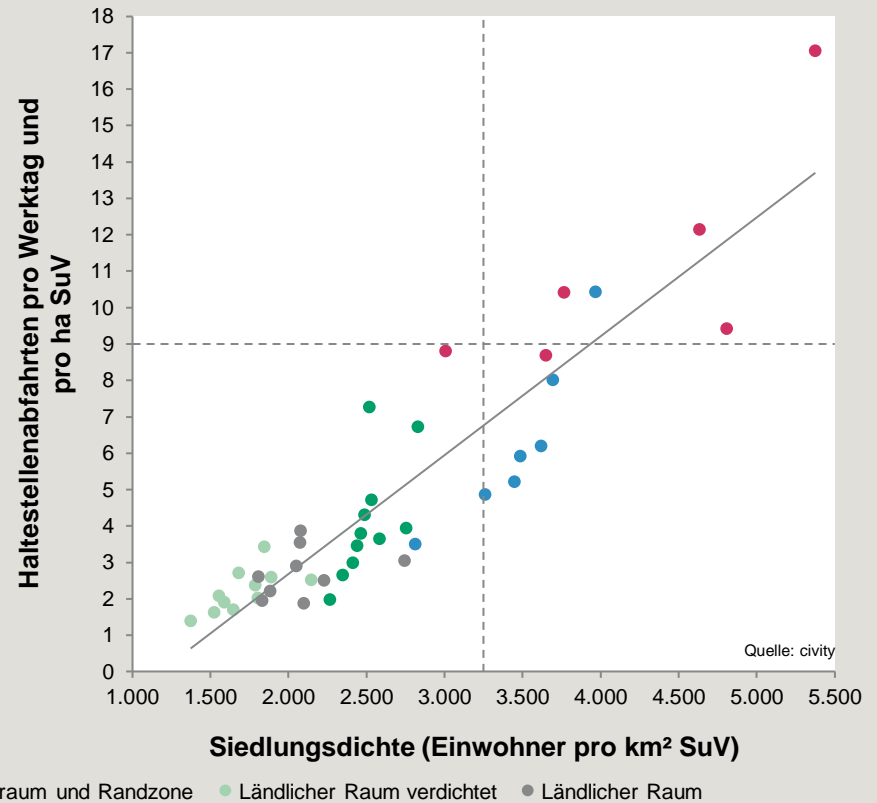
Angebotsdichte und Siedlungsdichte

METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Kreise

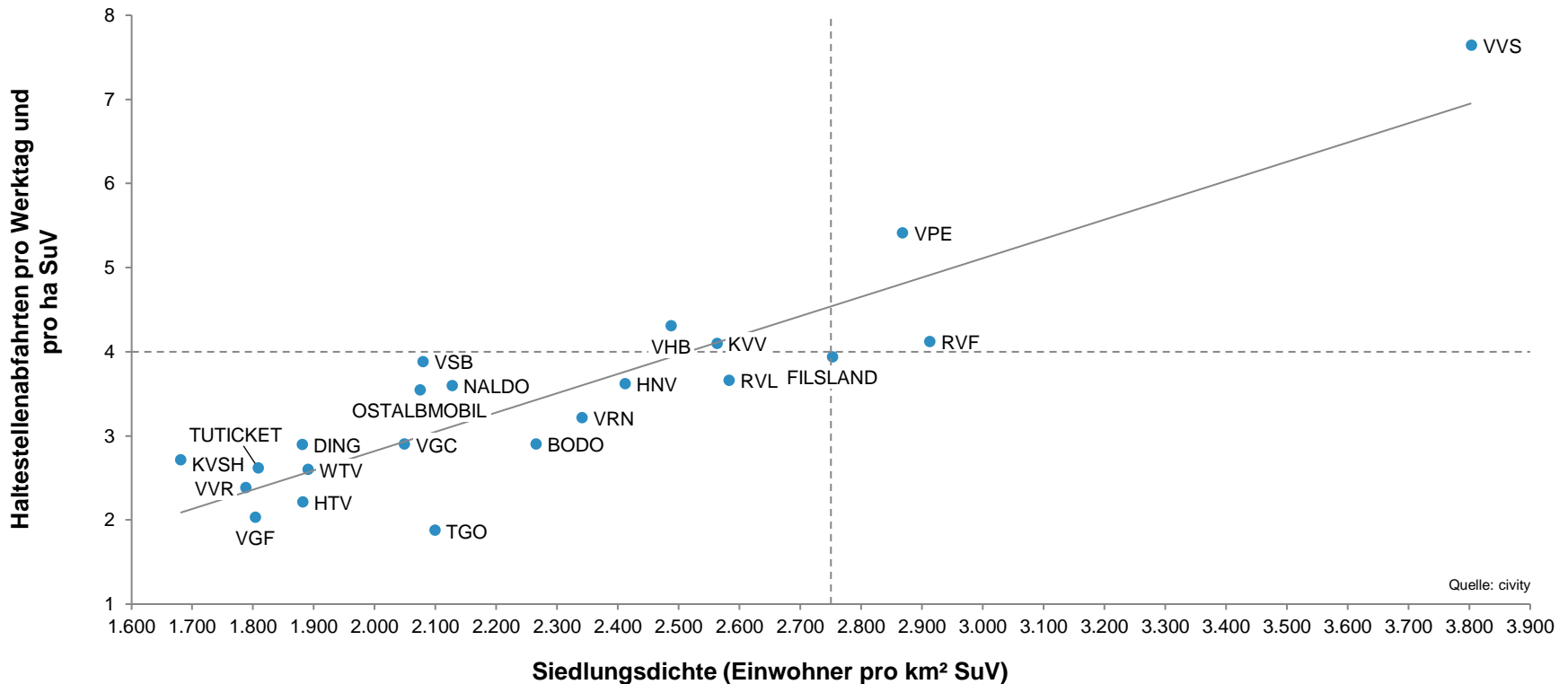


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

In zahlreichen Verbänden bleibt die ÖPNV-Angebotsdichte hinter den siedlungsstrukturellen Potenzialen zurück

Angebotsdichte und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Verbünde



Quelle: civity

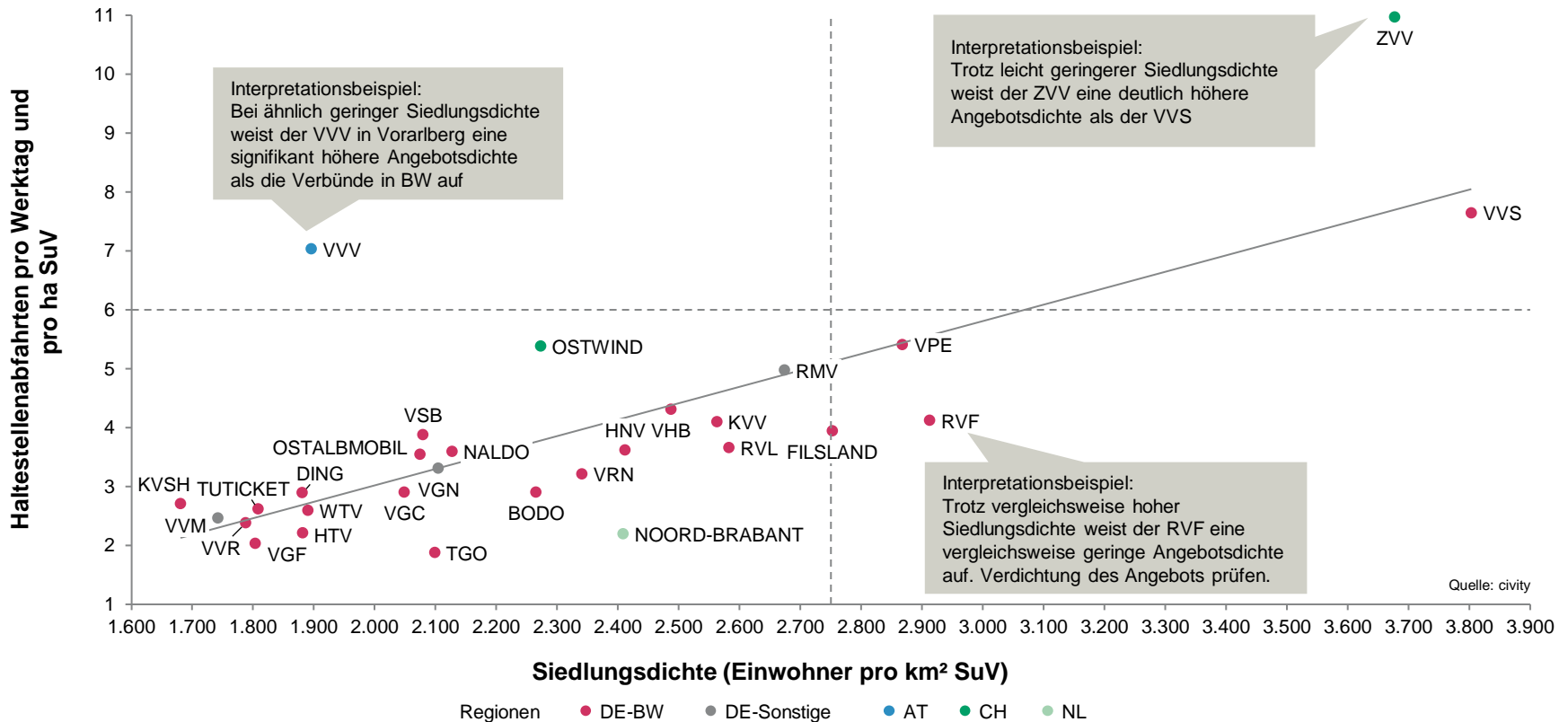
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Angebotsdichte in den Verbänden Ostwind, VVV und ZVV ist deutlich höher als in Baden-Württemberg

Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Verbünde

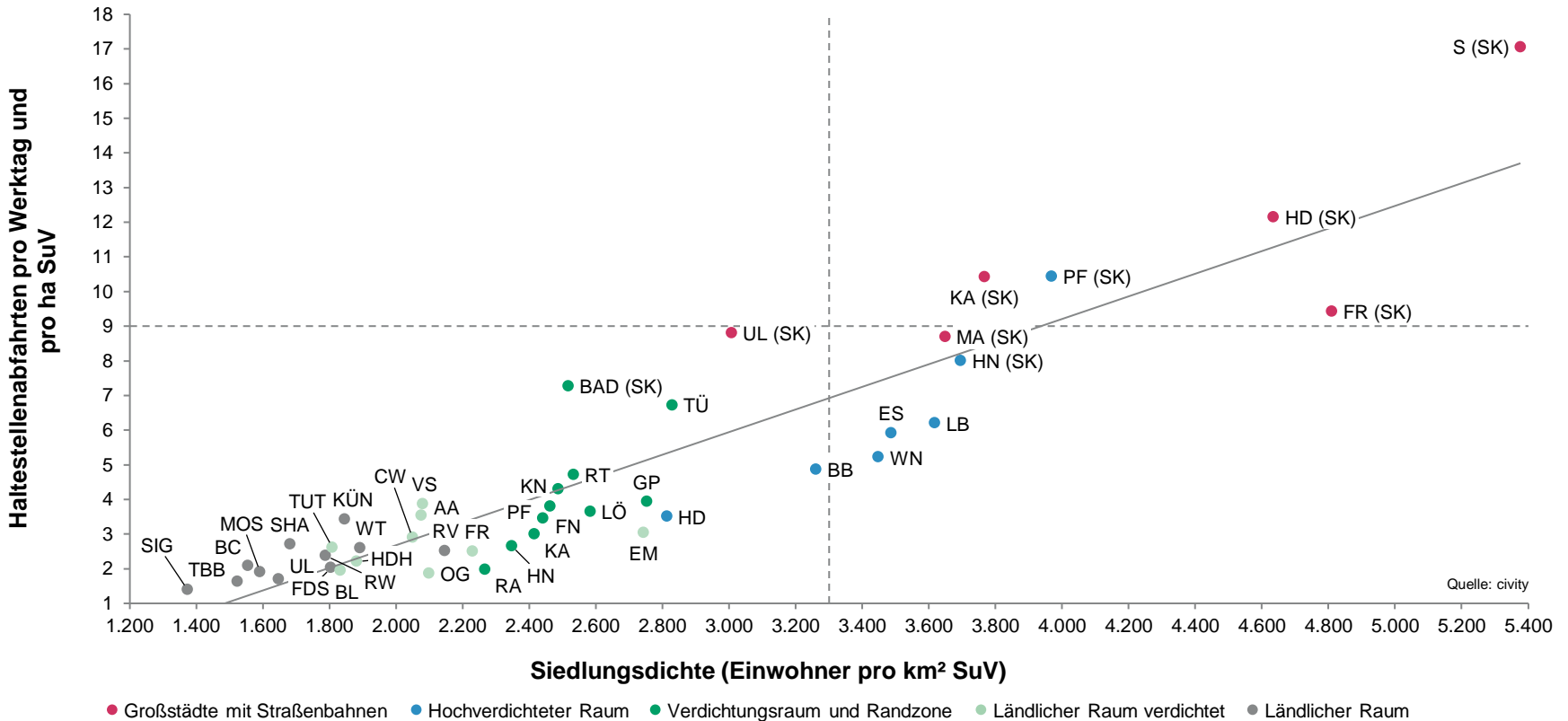


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Auch bei vergleichbarer Siedlungsdichte unterscheidet sich die Angebotsdichte in den einzelnen Gruppen zum Teil stark

Angebotsdichte und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Kreise

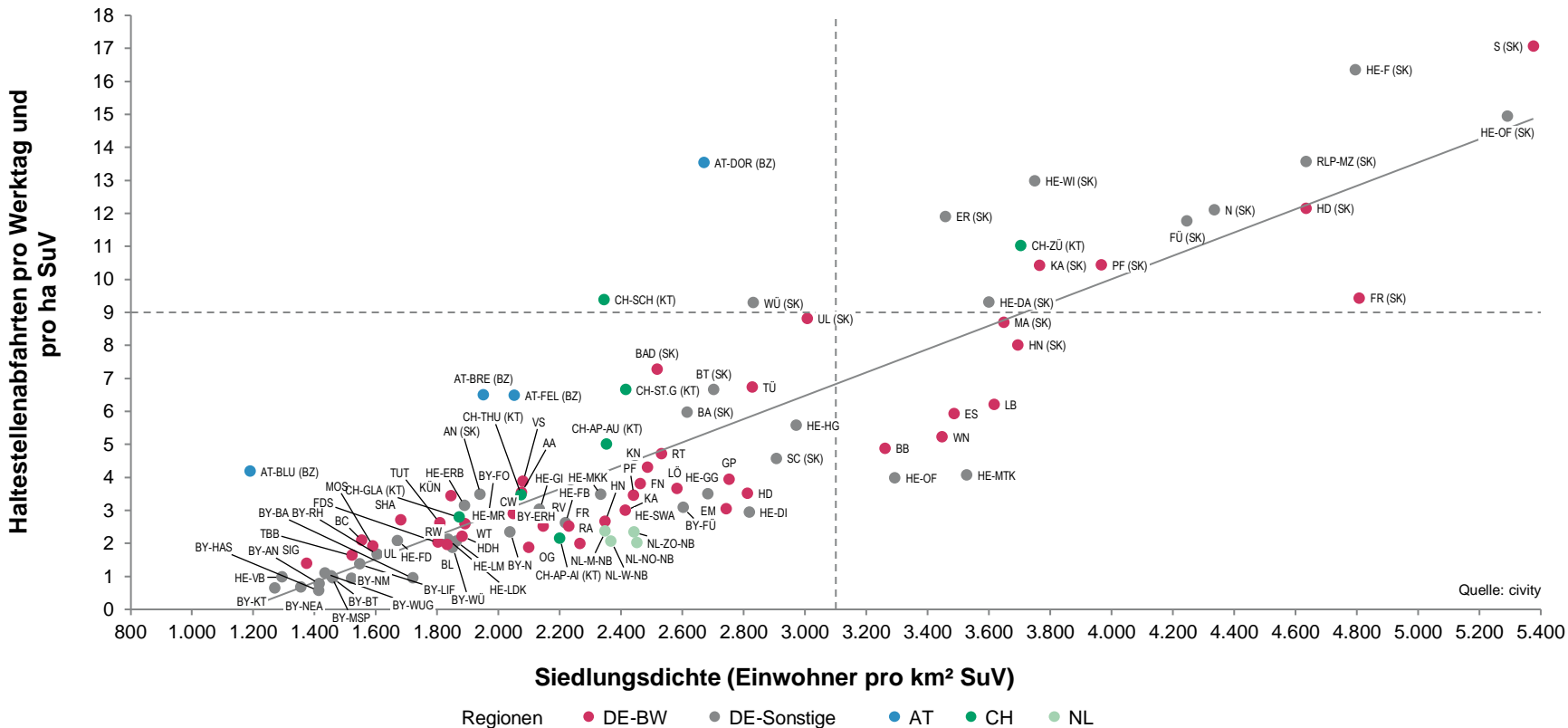


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

Auf Kreisebene schneiden vergleichbare Regionen in AT und CH überwiegend deutlich besser ab als Baden-Württemberg

Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Kreise

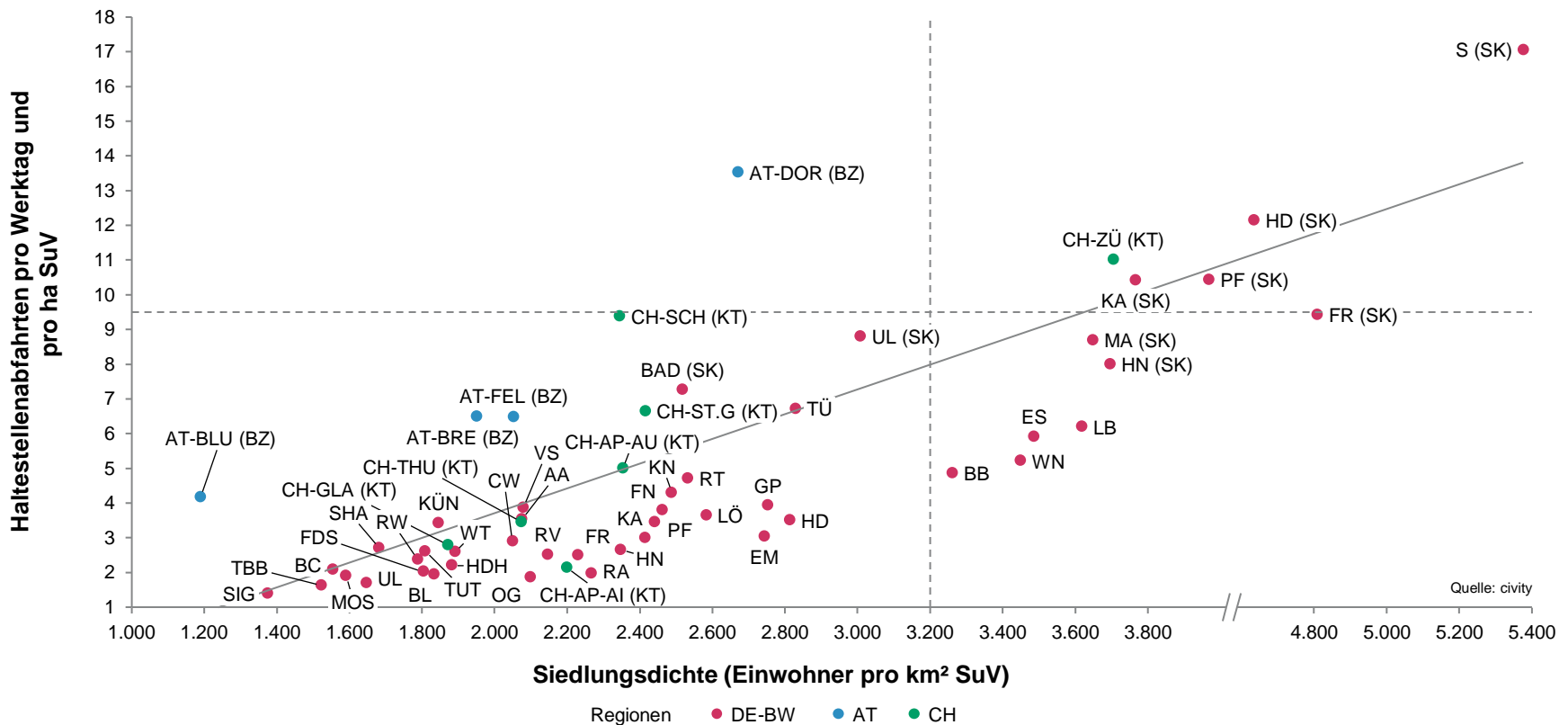


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Auf Kreisebene schneiden vergleichbare Regionen in AT und CH überwiegend deutlich besser ab als Baden-Württemberg

Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Kreise

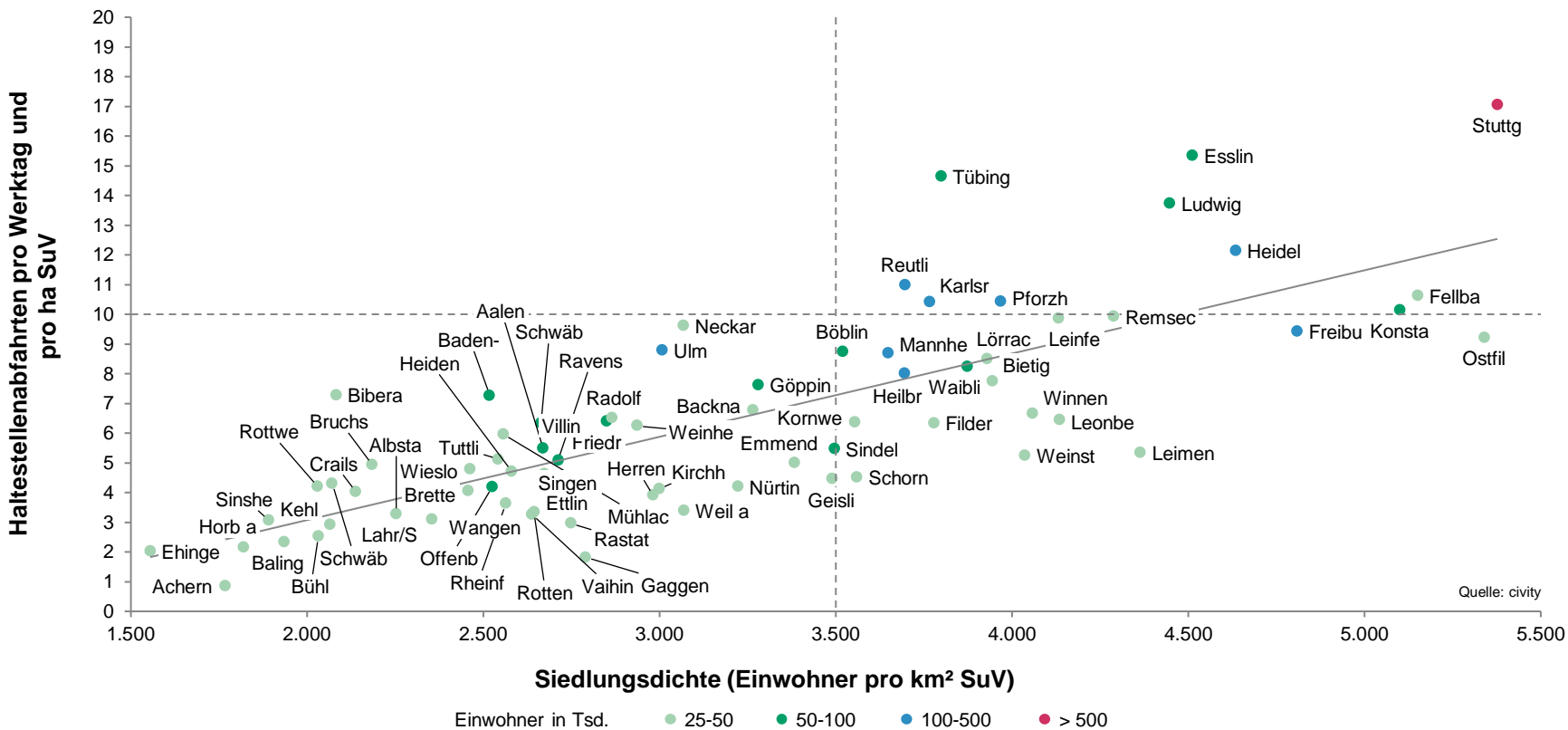


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In zahlreichen Gemeinden bleibt die ÖPNV-Angebotsdichte hinter den siedlungsstrukturellen Potenzialen zurück

Angebotsdichte und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



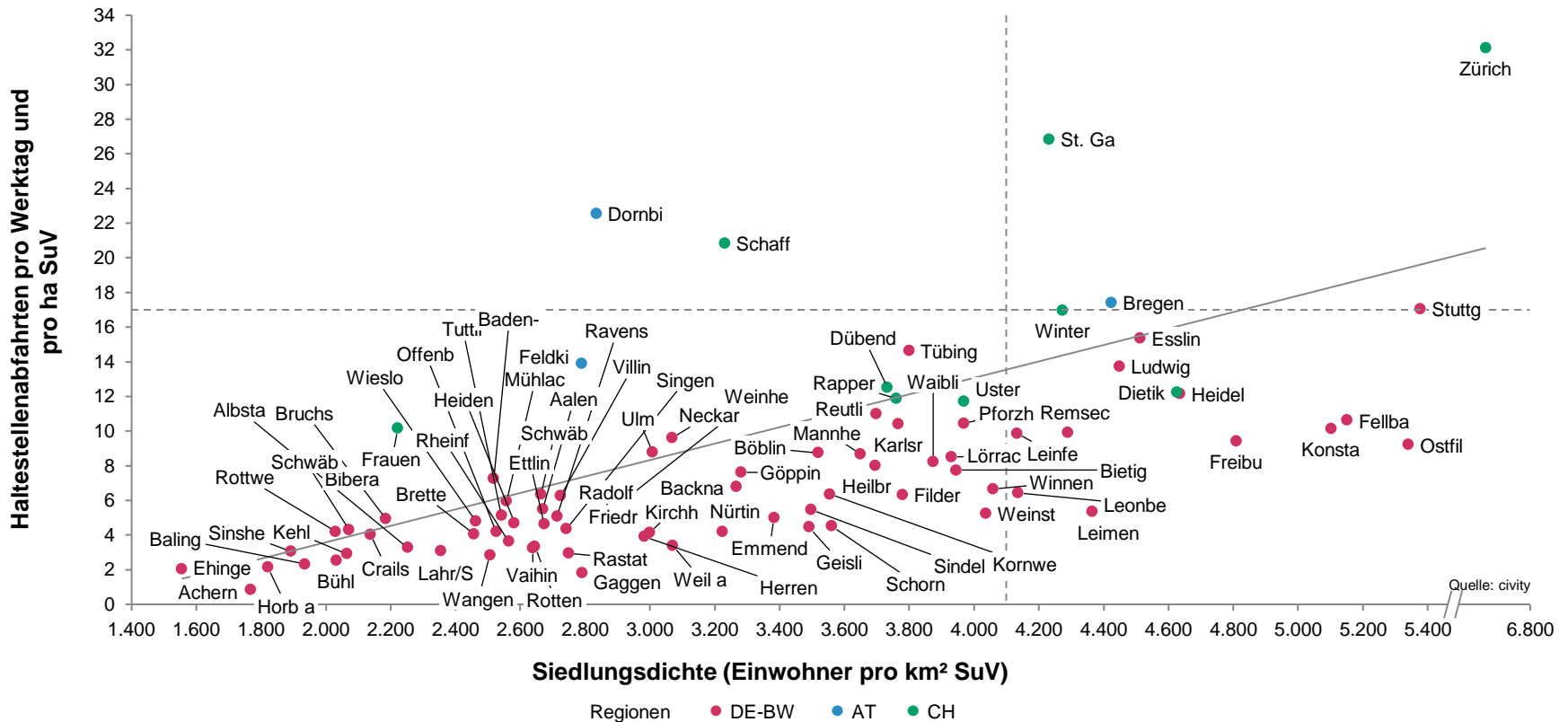
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Österreichische und schweizerischen Gemeinden weisen eine signifikant höhere Angebotsdichte auf

Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner

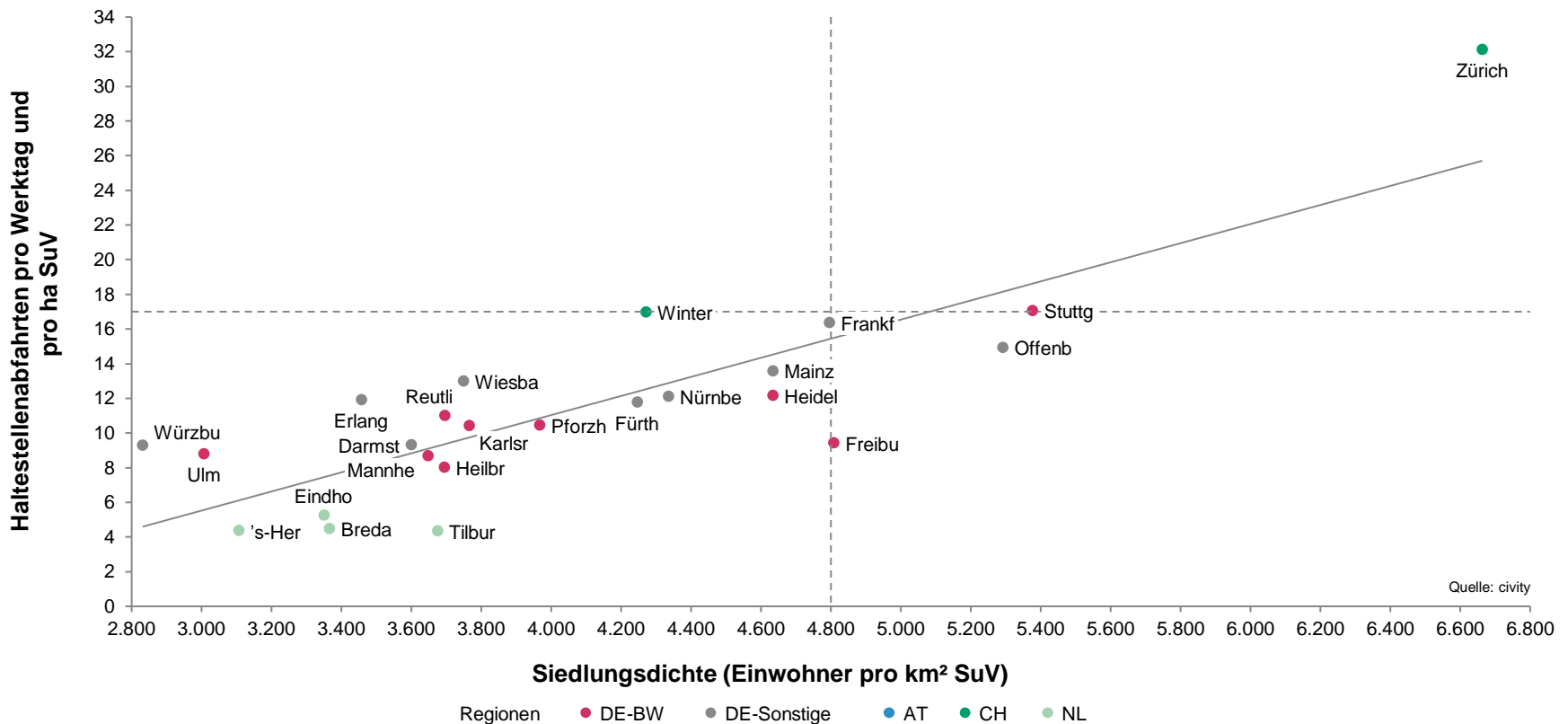


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Die größeren schweizerischen Gemeinden weisen eine signifikant höhere Angebotsdichte auf als Gemeinden in BW

Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner

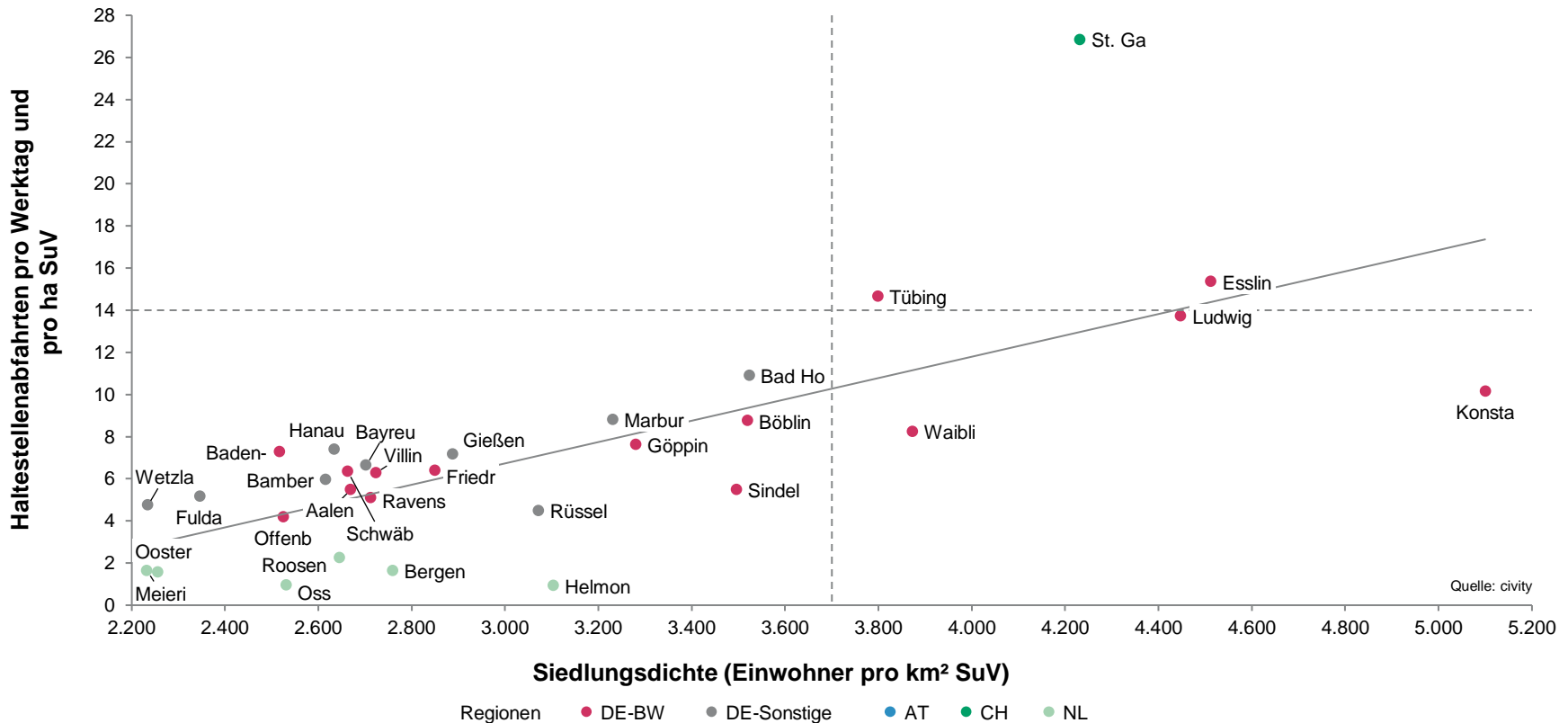


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Die mittleren schweizerische Gemeinde weist eine signifikant höhere Angebotsdichte auf als Gemeinden in BW

Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner

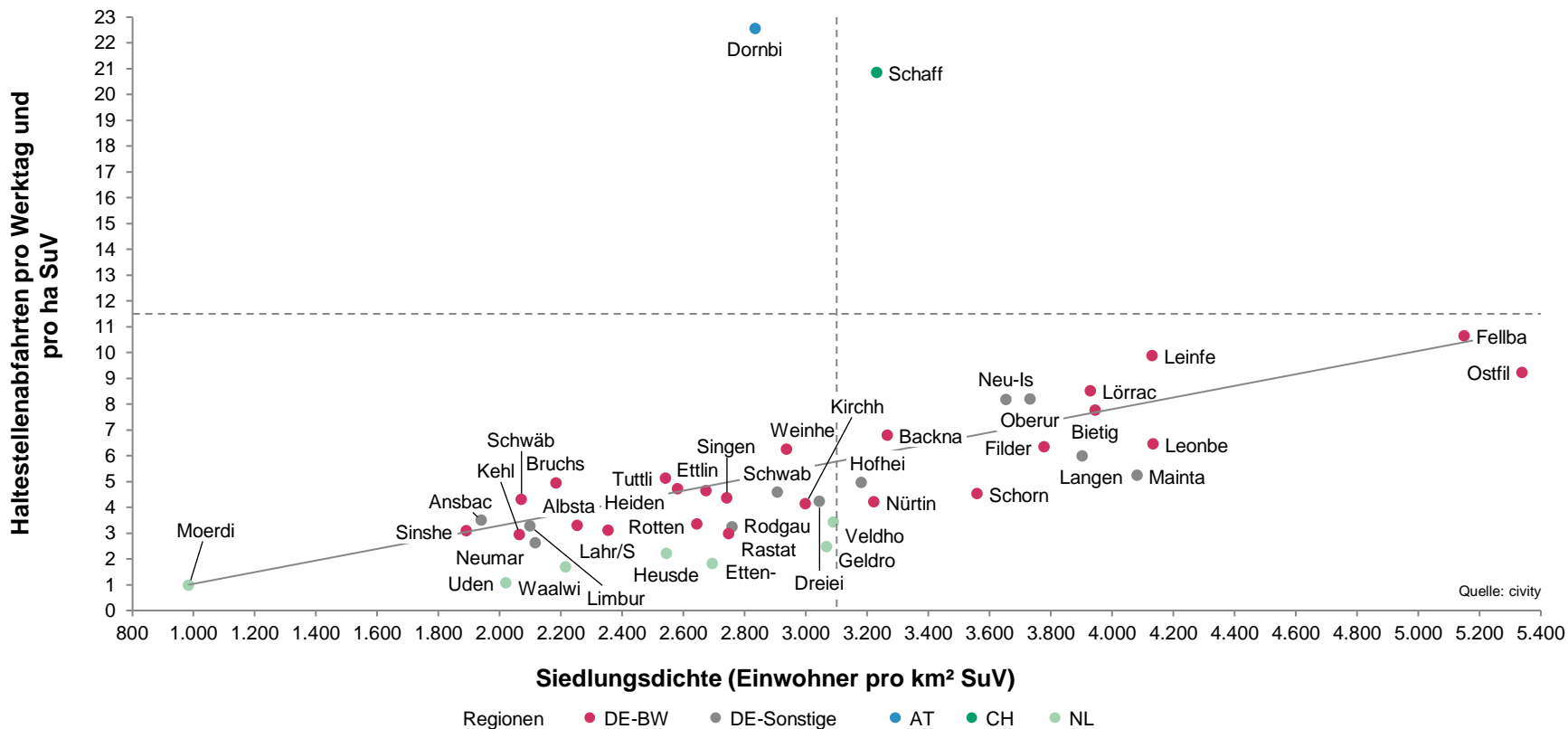


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Österreichische und schweizerischen Gemeinden weisen eine signifikant höhere Angebotsdichte auf

Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner

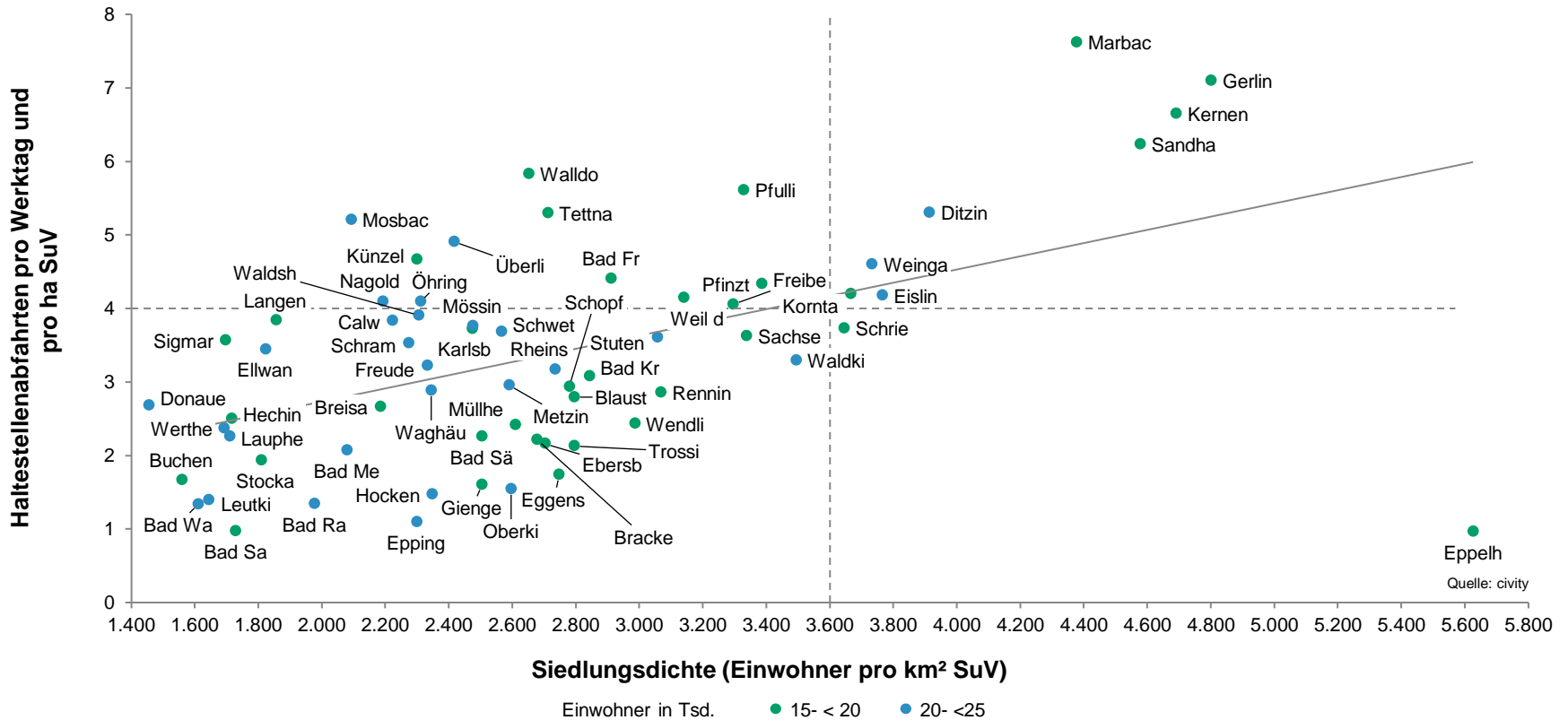


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In zahlreichen Gemeinden bleibt die ÖPNV-Angebotsdichte hinter den siedlungsstrukturellen Potenzialen zurück

Angebotsdichte und Siedlungsdichte in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

Inhalt

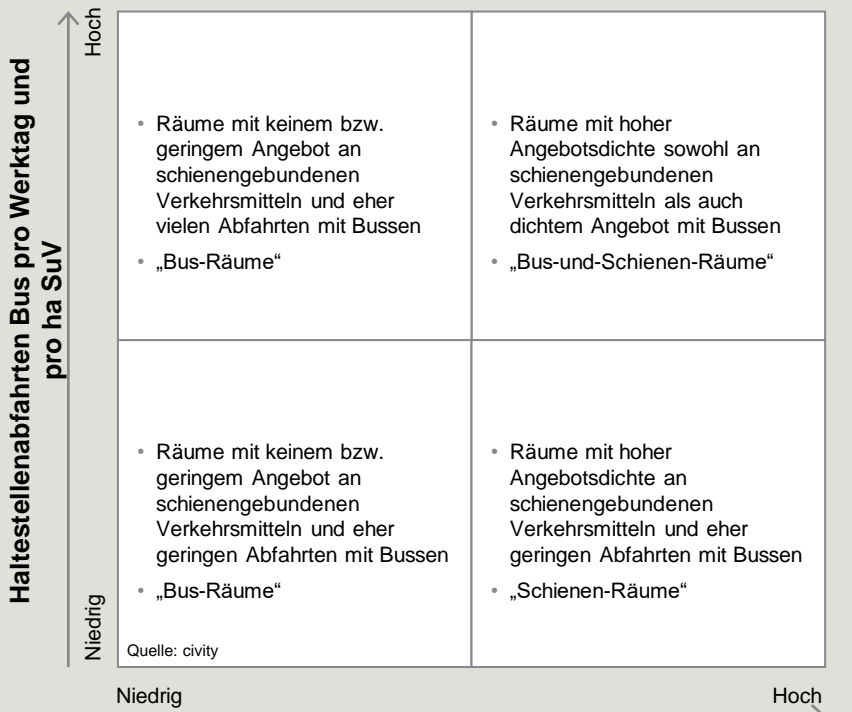
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - **Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)**
 - Netzdichte und Taktdichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

Der Verkehrsmittelmix verdeutlicht das Verhältnis zwischen Bus und Schiene im ÖPNV-Angebot

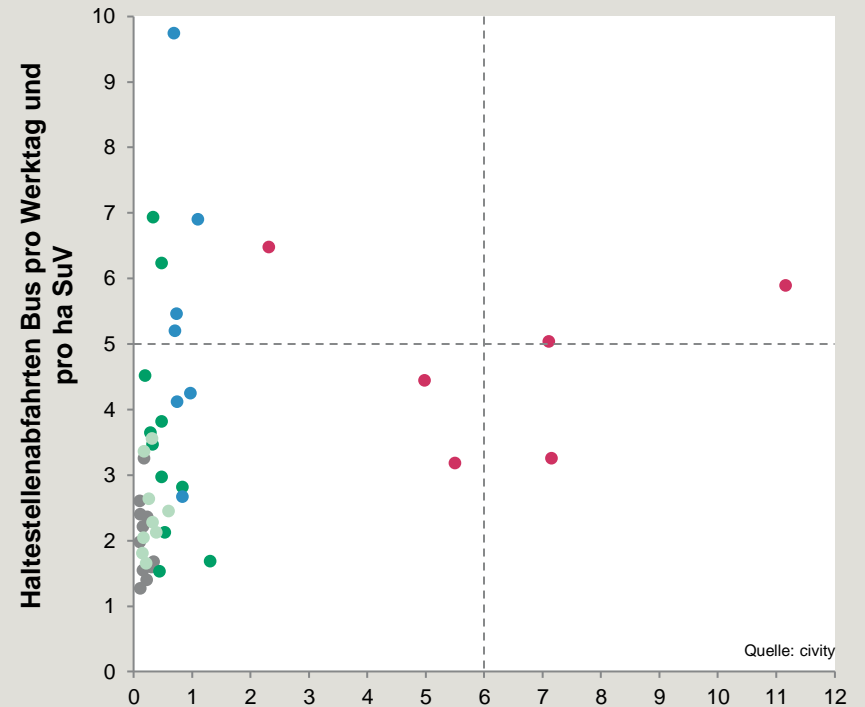
Verkehrsmittelmix

METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Kreise



Haltestellenabfahrten Schiene¹⁾ pro Werktag und pro ha SuV

● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

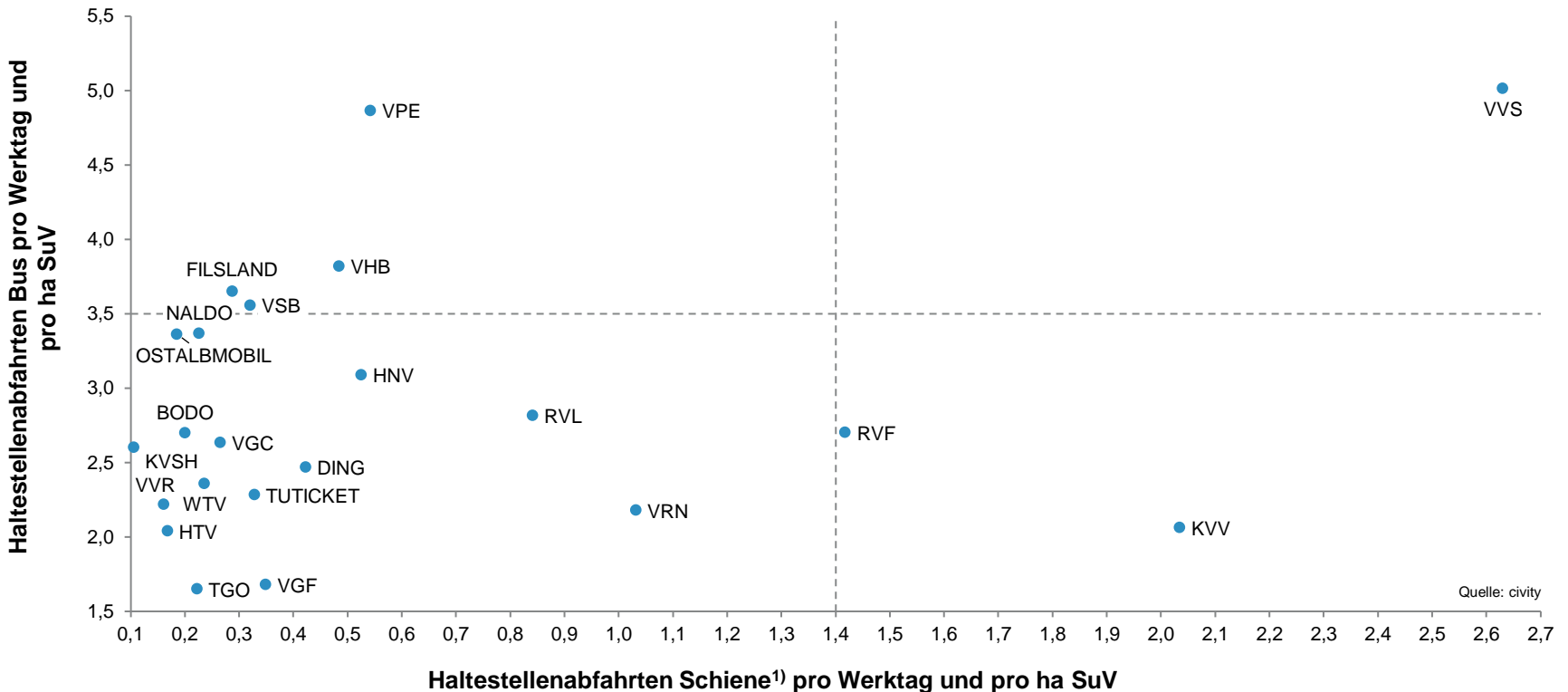
1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr.

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Die Verbünde unterscheiden sich im Verkehrsmittelmix zum Teil deutlich – überwiegend dominiert das Busangebot

Verkehrsmittelmix in Baden-Württemberg

Verbünde



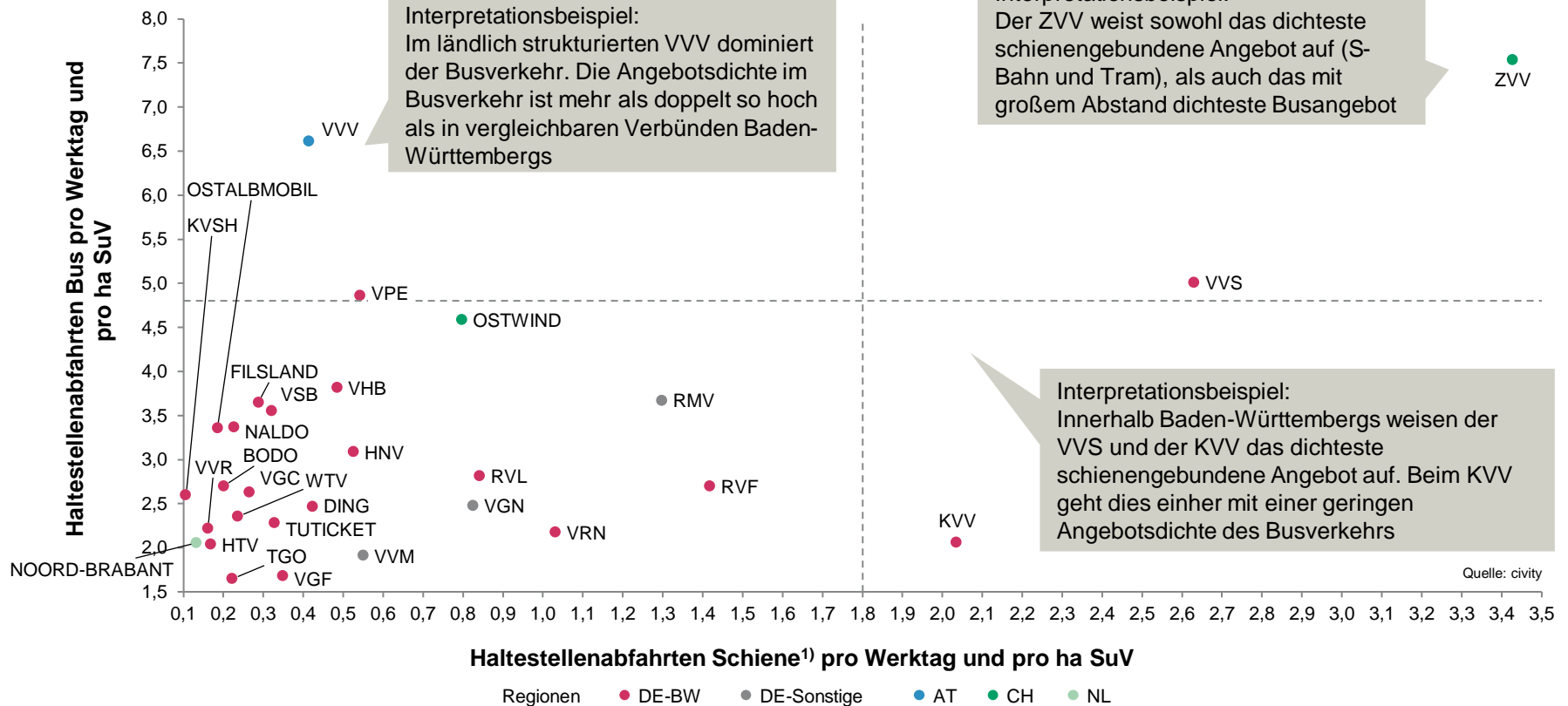
Quelle: civity

1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr
 Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Auf Verbundebene unterscheidet sich der Verkehrsmittelmix zum Teil deutlich – überwiegend dominiert das Busangebot

Verkehrsmittelmix im Vergleich

Verbünde

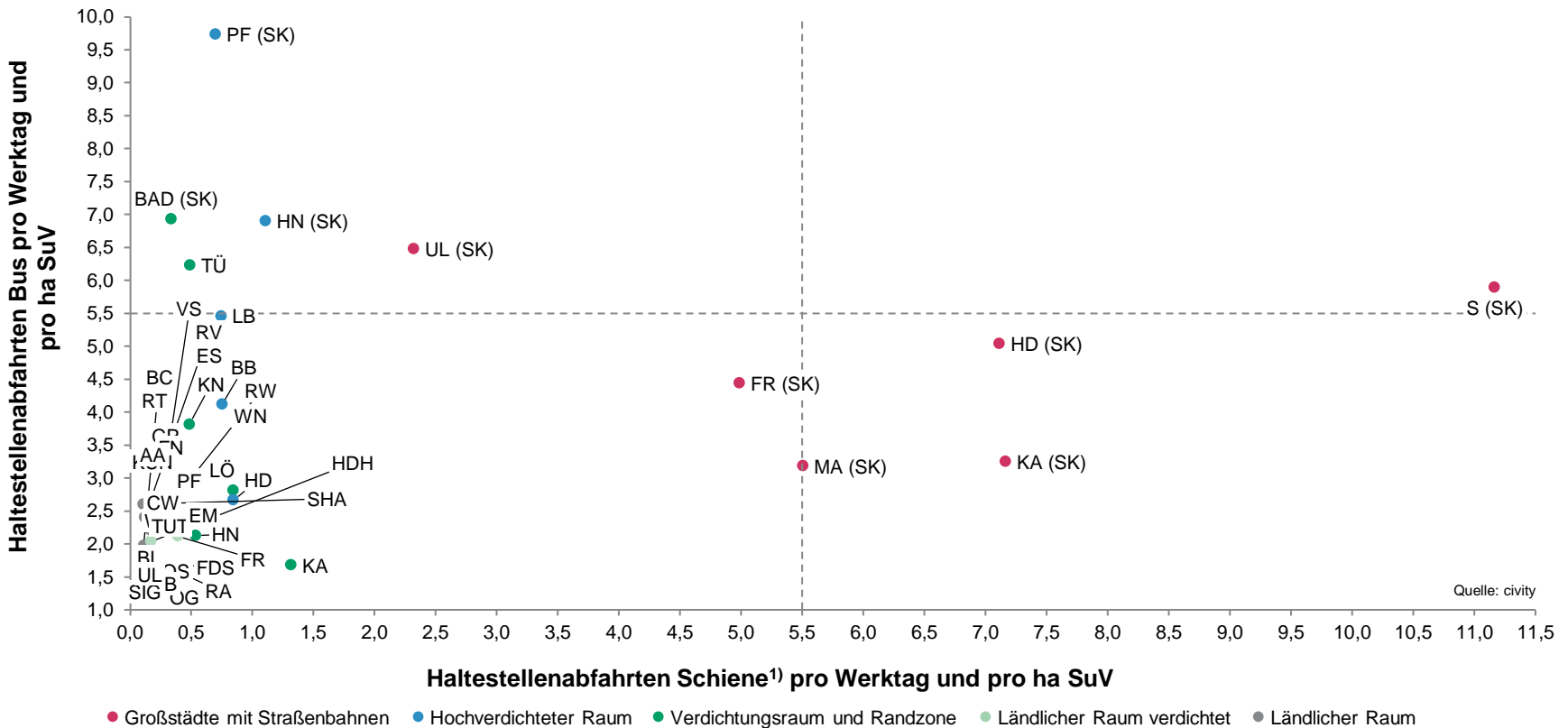


1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr
 Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Die Kreise unterscheiden sich im Verkehrsmittelmix zum Teil deutlich – überwiegend dominiert das Busangebot

Verkehrsmittelmix in Baden-Württemberg

Kreise

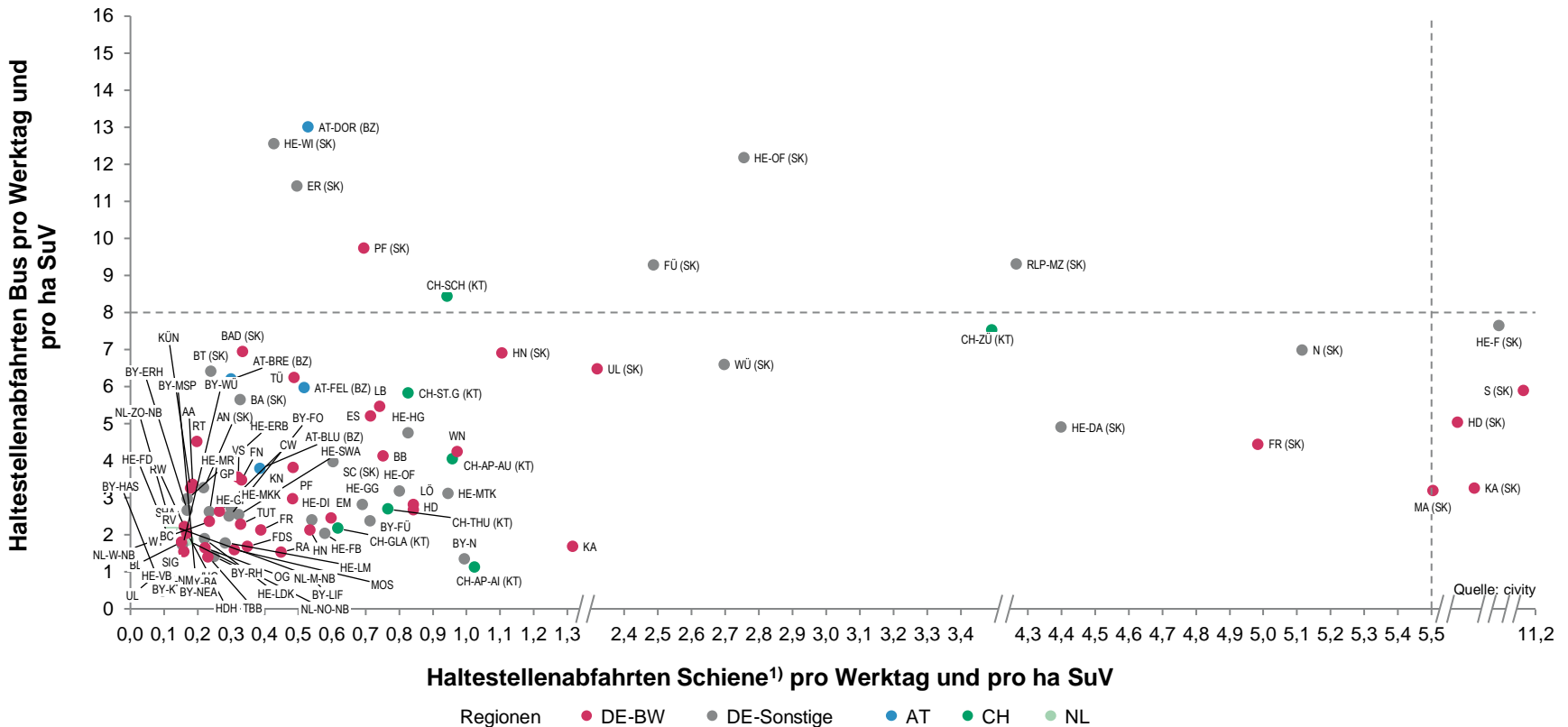


1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr
 Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Auf Kreisebene unterscheidet sich der Verkehrsmittelmix zum Teil deutlich – überwiegend dominiert das Busangebot

Verkehrsmittelmix im Vergleich

Kreise



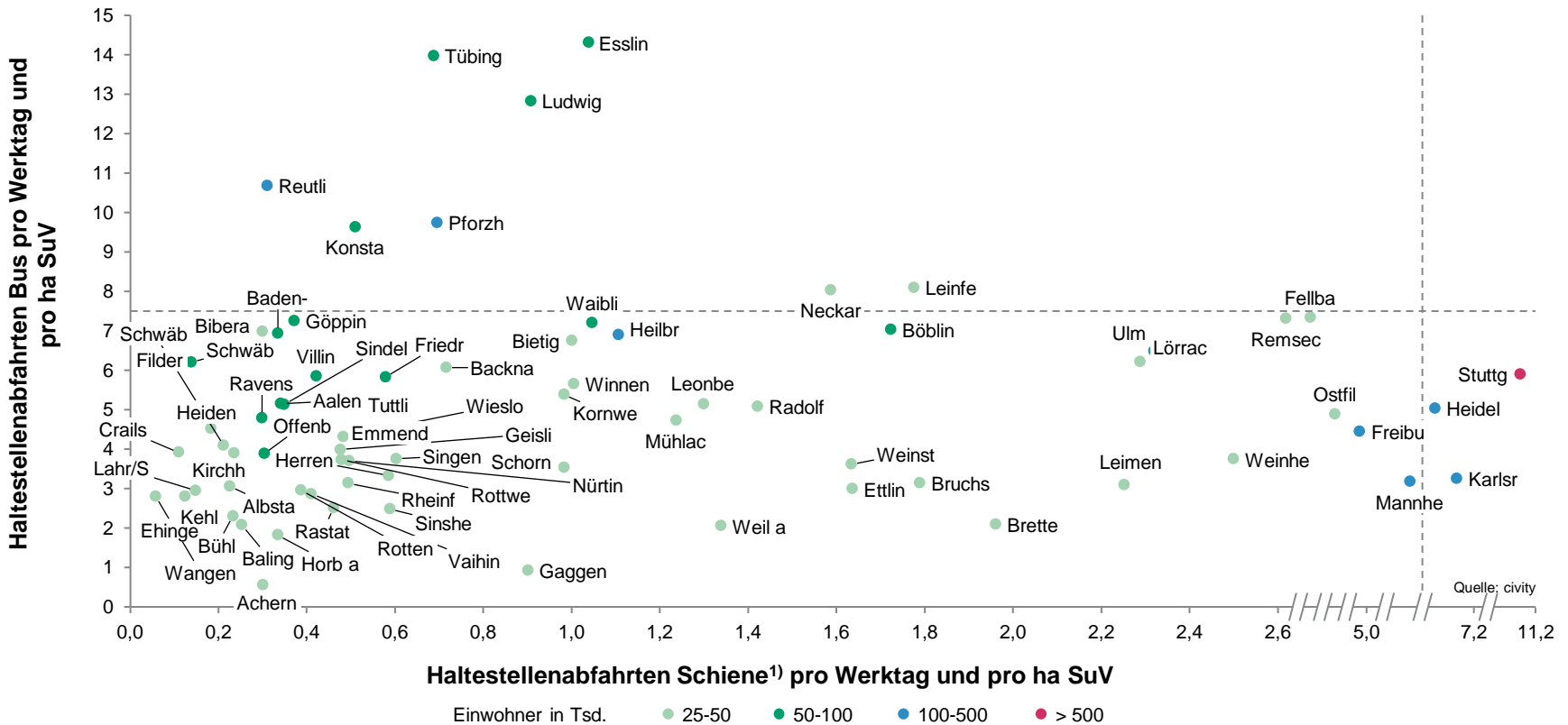
1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr
 Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In größeren Gemeinden ist der Verkehrsmittelmix sehr unterschiedlich ausgeprägt – das Busangebot dominiert

Verkehrsmittelmix in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr

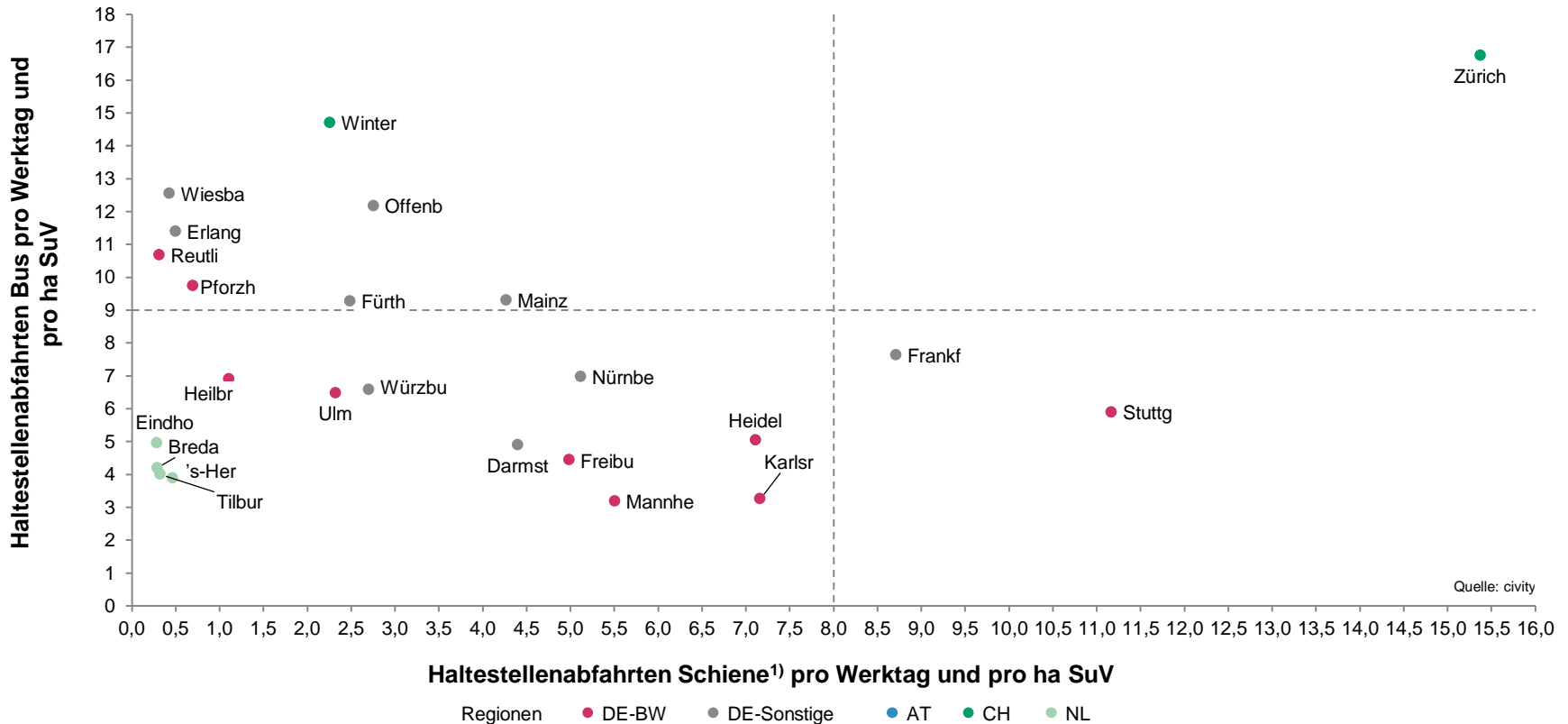
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In größeren Gemeinden ist der Verkehrsmittelmix sehr unterschiedlich ausgeprägt – das Busangebot dominiert

Verkehrsmittelmix im Vergleich

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



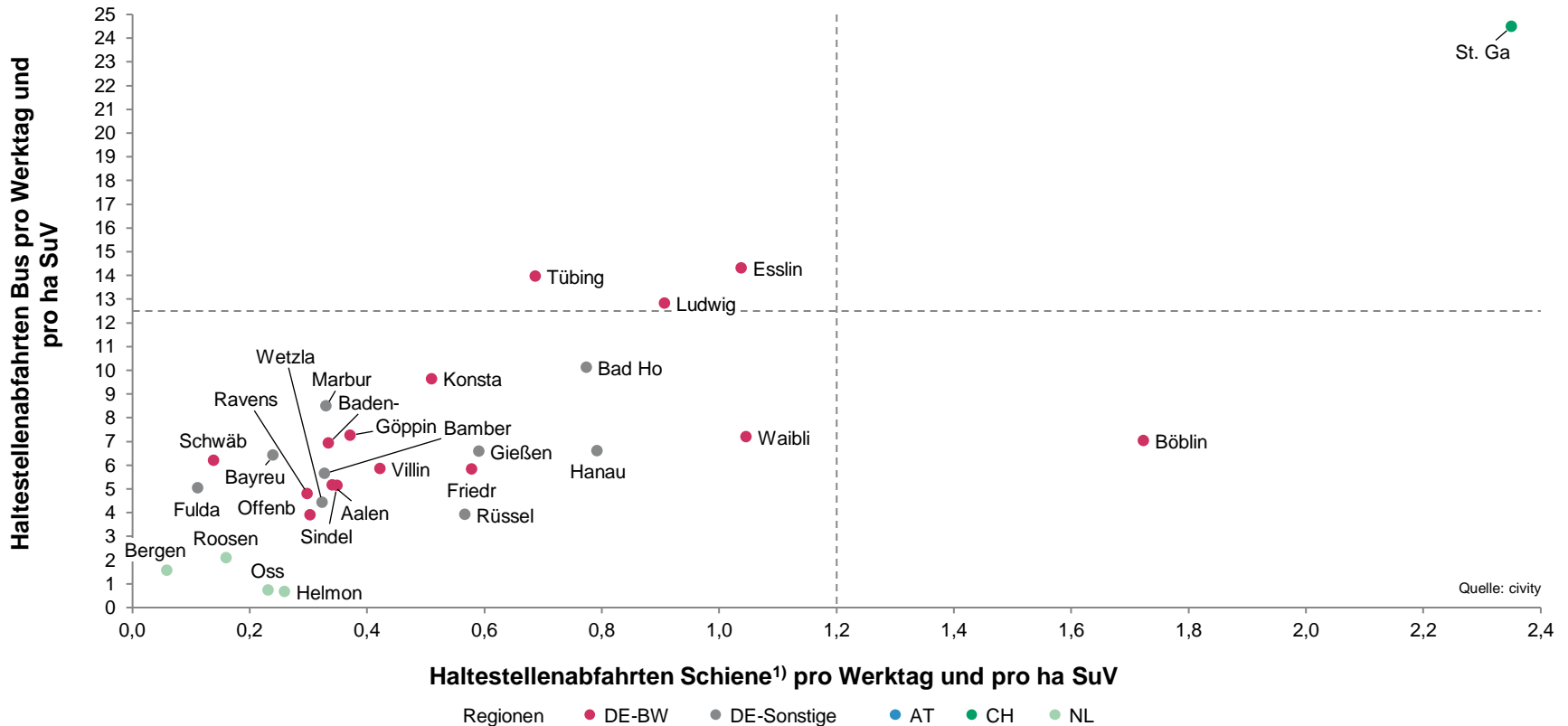
1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In mittleren Gemeinden ist der Verkehrsmittelmix sehr unterschiedlich ausgeprägt – das Busangebot dominiert

Verkehrsmittelmix im Vergleich

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



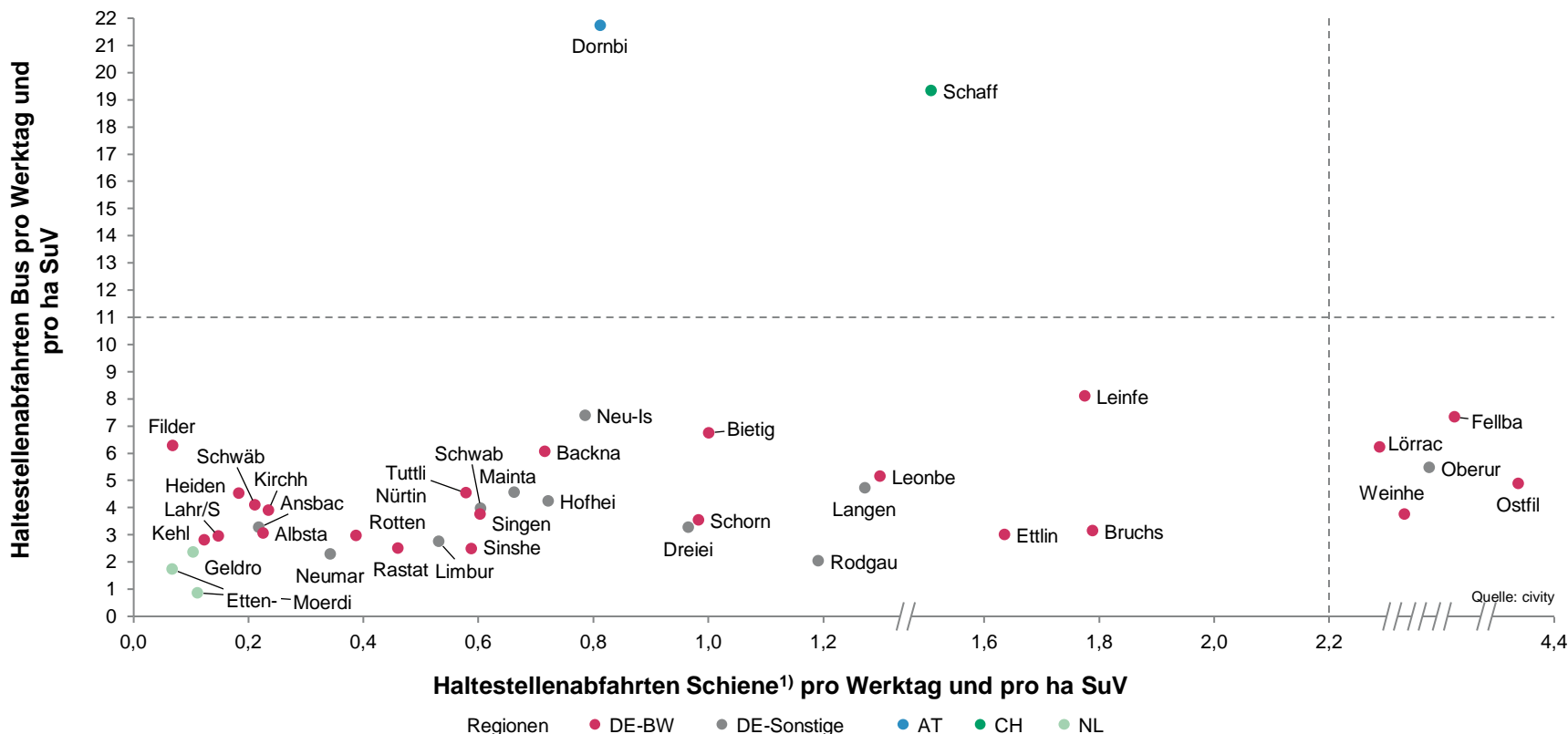
1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr.

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In kleineren Gemeinden ist der Verkehrsmittelmix sehr unterschiedlich ausgeprägt – das Busangebot dominiert

Verkehrsmittelmix im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



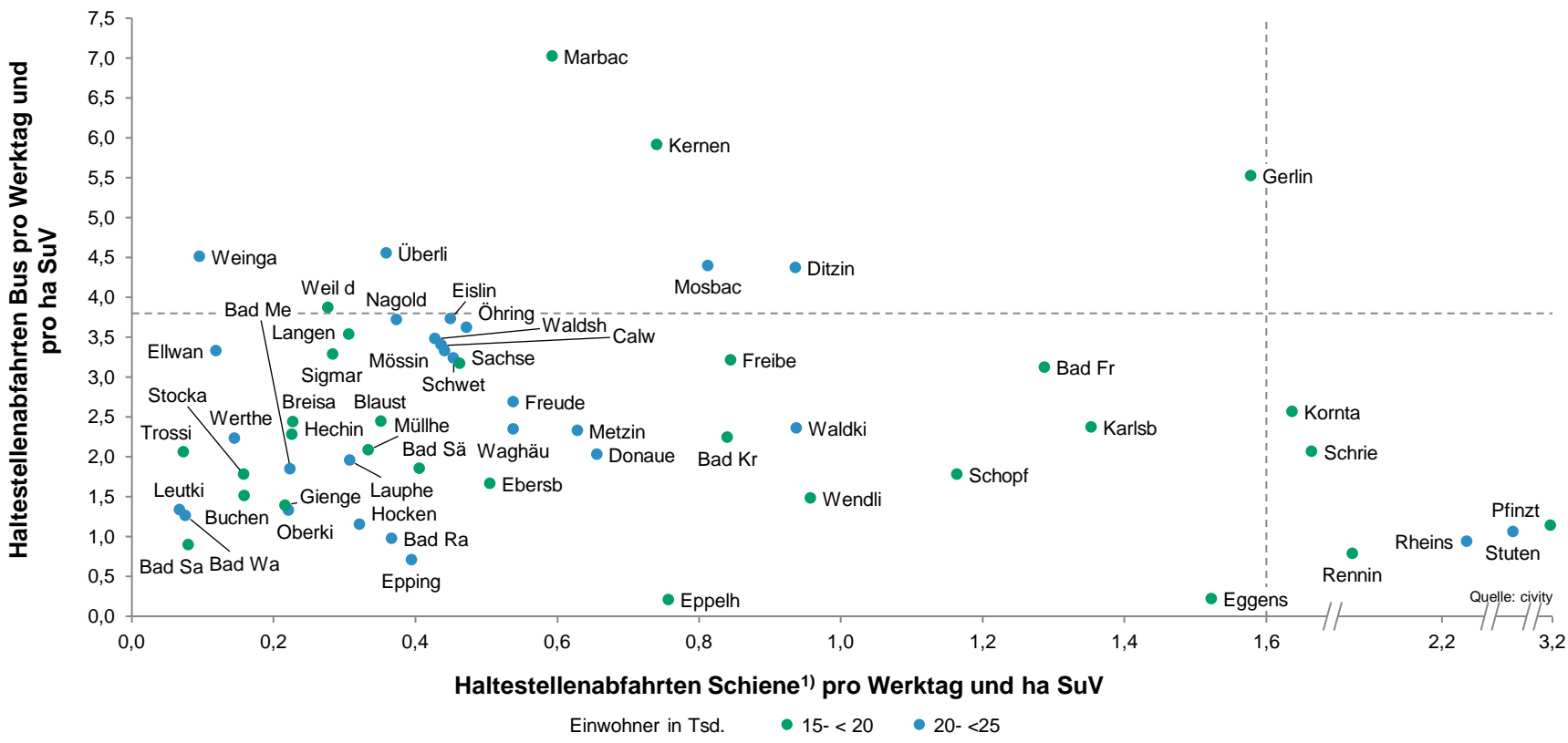
1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr.

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In den sehr kleinen Gemeinden ist der Verkehrsmittelmix sehr unterschiedlich ausgeprägt – das Busangebot dominiert

Verkehrsmittelmix in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



1) Schiene: Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE; ohne Fernverkehr.
 Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Inhalt

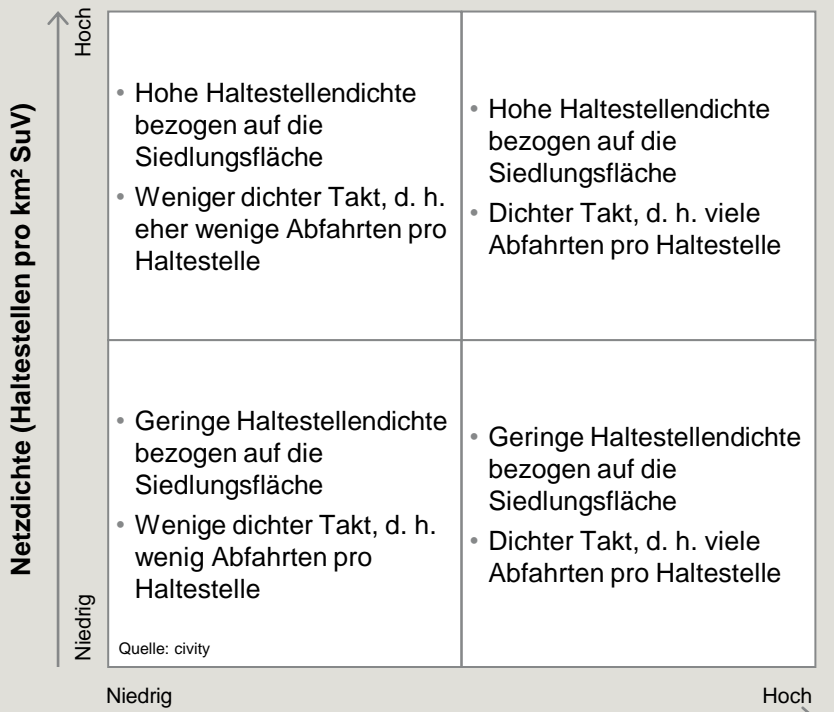
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - **Netzdichte und Taktichte**
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

Aus der differenzierten Analyse von Netz- und Taktdichte lassen sich erste Ansätze für Verbesserungen ableiten

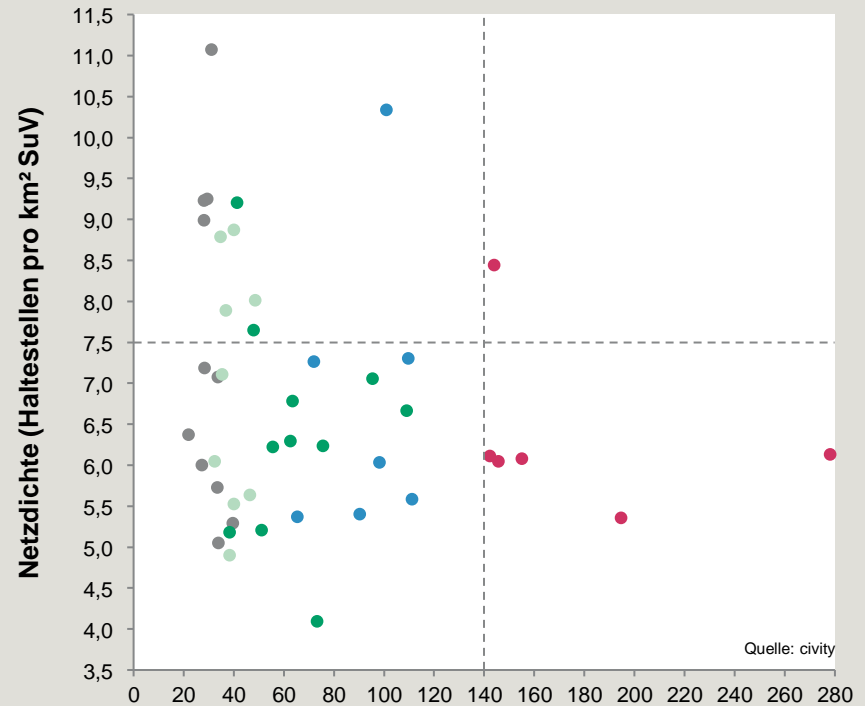
Netz- und Taktdichte (Bus und Schiene)

METHODIK

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Kreise



Taktdichte (Abfahrten pro Haltestelle) ≈ Soll-Abfahrtsdichte

Taktdichte (Abfahrten pro Haltestelle) ≈ Soll-Abfahrtsdichte

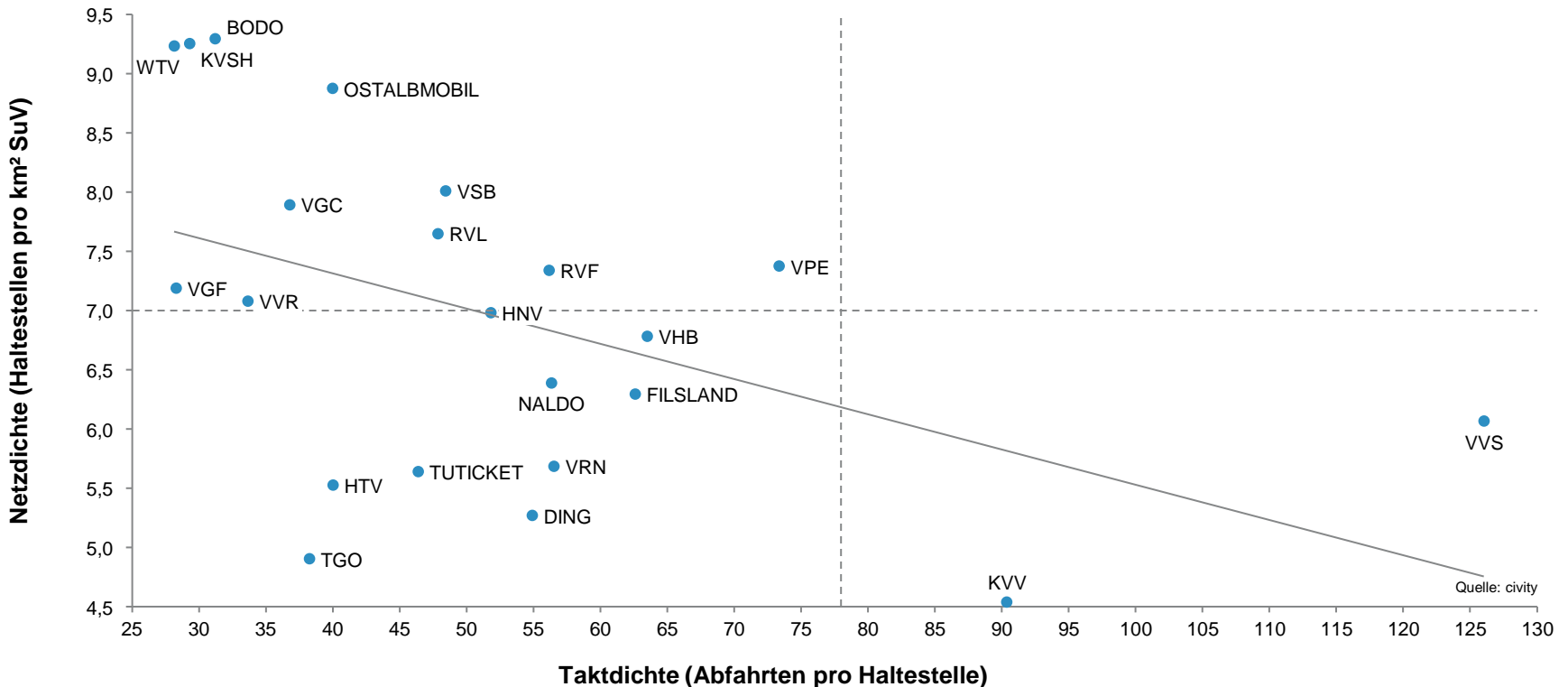
- Großstädte mit Straßenbahnen
- Hochverdichteter Raum
- Verdichtungsraum und Randzone
- Ländlicher Raum verdichtet
- Ländlicher Raum

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Die meisten Verbünde haben eine vergleichsweise geringe Taktdichte bei sehr unterschiedlicher Netzdichte

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) in Baden-Württemberg

Verbünde

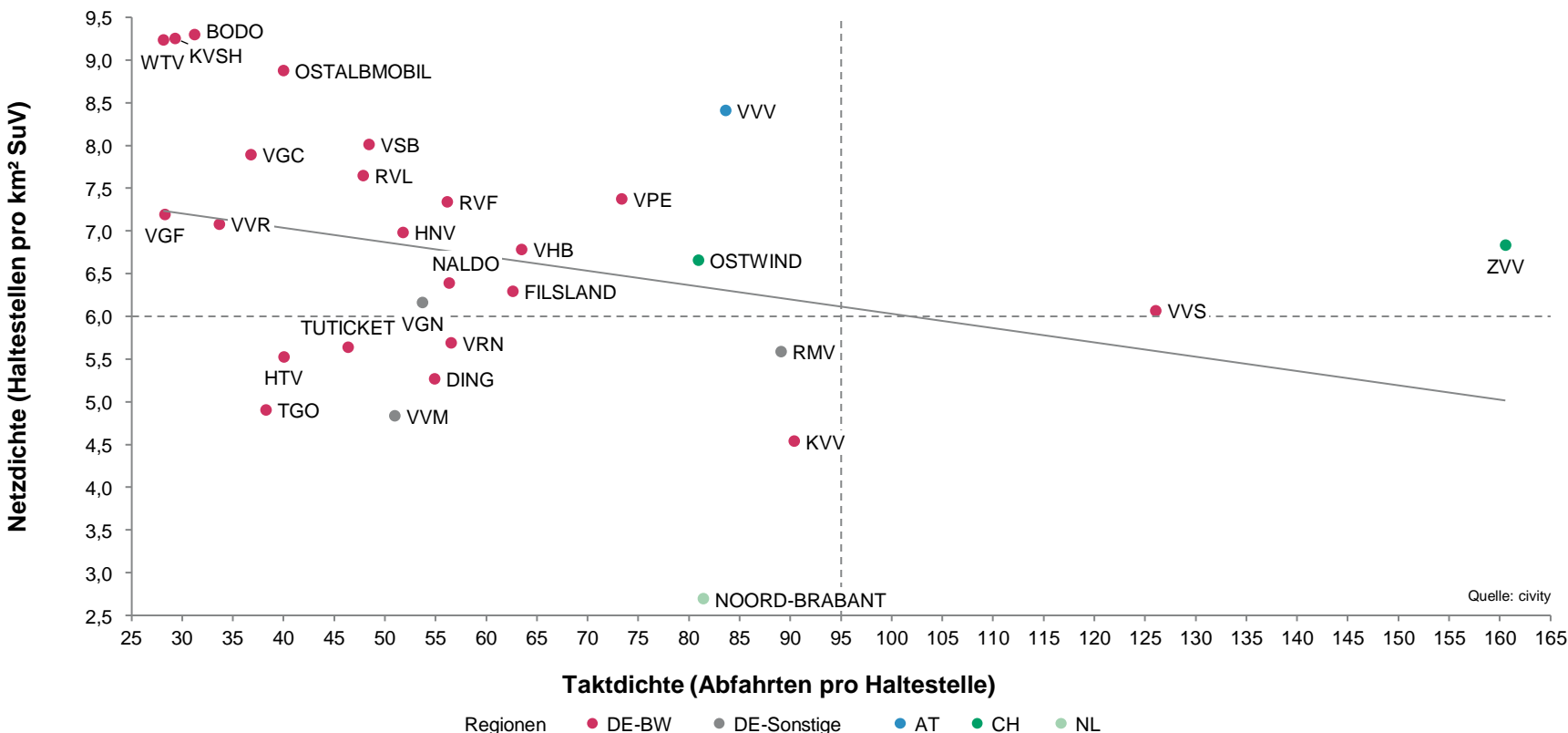


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Der ZVV fällt mit einer Kombination aus hoher Netzdichte und hoher Taktdichte auf

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

Verbünde



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Interpretationshinweis

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

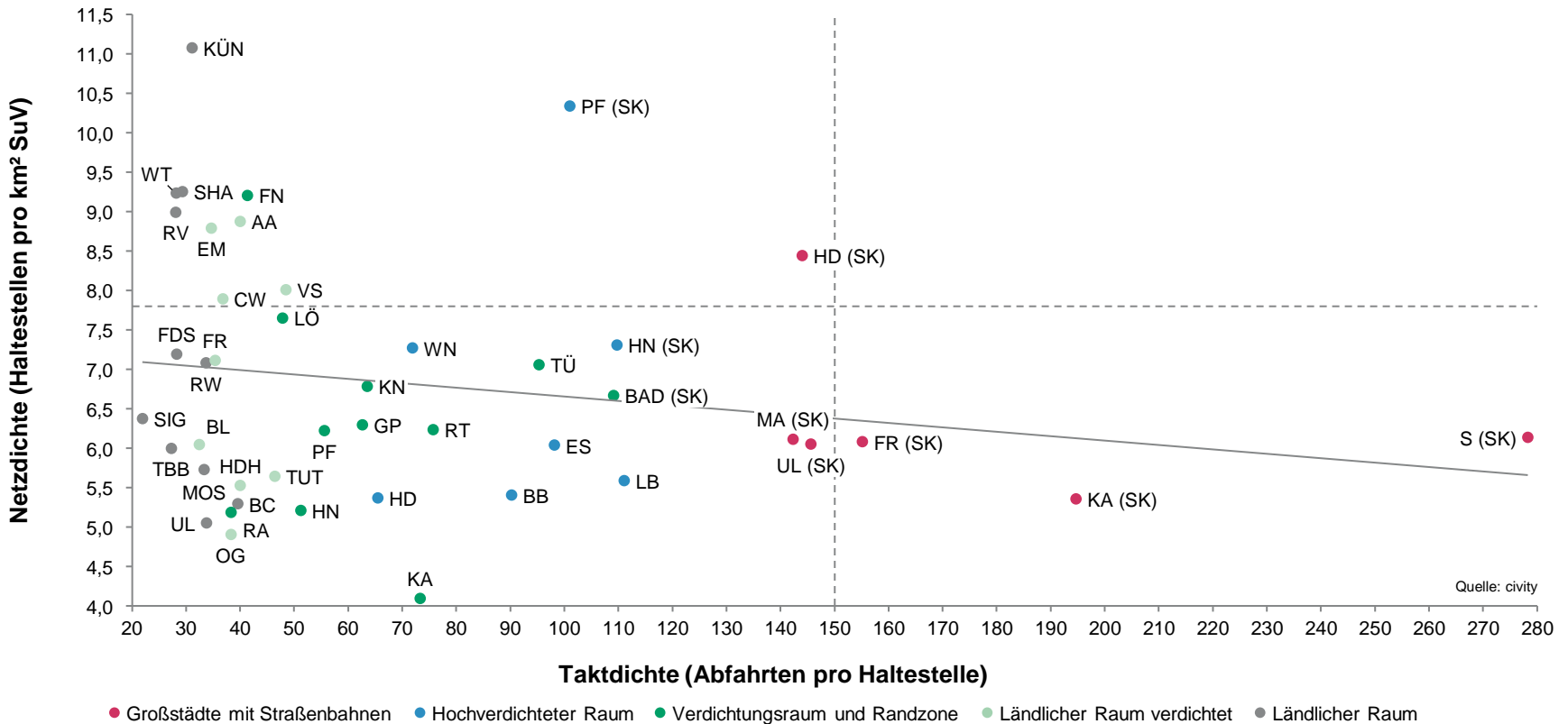
Interpretation

- Mit dem direkten Vergleich von Bodo und VVS lassen sich wesentliche Unterschiede plakativ darstellen.
- Bodo:
 - Bodo weist mit die höchste Netzdichte und gleichzeitig die geringste Taktdichte im Quervergleich auf. (Netzdichte liegt zudem deutlich über der Trendlinie)
 - Bzgl. der Siedlungsdichte liegt der Bodo im Mittelfeld der Verkehrsverbünde, d. h. die hohe Netzdichte lässt sich nicht mit einer sehr geringen Siedlungsdichte rechtfertigen
 - Im Umkehrschluss bedeutet dies eine Übererschließung des Raumes mit wechselnden Linienführungen ohne Vertaktung, was vermutlich auf eine starke Orientierung an Schülerverkehrsströmen, zurückzuführen ist
 - Eine substantielle Erhöhung der Taktdichte lässt sich voraussichtlich nur nach einer Überplanung und Straffung der Linienführung finanzieren
 - Die Modal Split Analyse zeigt, dass es aus Fahrgastsicht zielführender ist, in die Taktdichte zu investieren und die Netzdichte weniger nachfragerrelevant ist: Höhere Taktdichte führt tendenziell zu höherer Nachfrage
- VVS:
 - VVS weist mit die höchste Taktdichte und gleichzeit eine eher durchschnittliche Netzdichte im Quervergleich auf
 - Bzgl. der Siedlungsdichte nimmt der VVS innerhalb Baden-Württembergs den höchsten Wert ein, d. h. auch mit einer mittleren Netzdichte lässt sich ein hohes Einwohnerpotenzial erschließen
 - Zudem weist der VVS im Vergleich zum Bodo einen signifikant höheren Anteil schienengebundener Verkehrsmittel auf, welche grundsätzlich ein weniger dichtes Netz erfordern bzw. aufweisen
 - Die hohe Taktdichte im VVS schlägt sich auch in entsprechend hohen Modal Split Werten wieder

Auf Kreisebene zeigt sich eine starke Streuung innerhalb der Gruppen sowohl bei Fahrplan- als auch bei Netzdichte

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) in Baden-Württemberg

Kreise

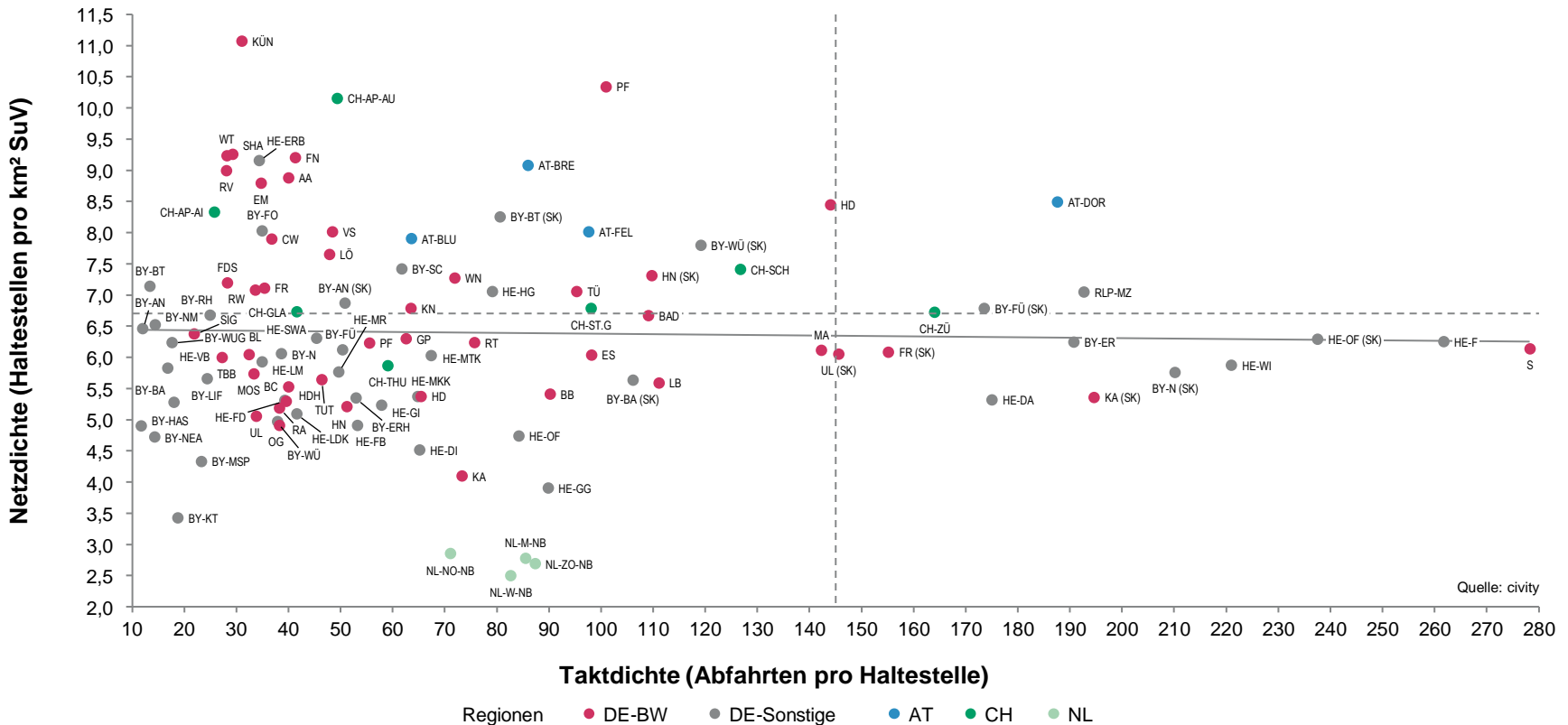


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Auf Kreisebene zeigt sich eine starke Streuung der Taktdichte bei gleicher Netzdichte

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

Kreise

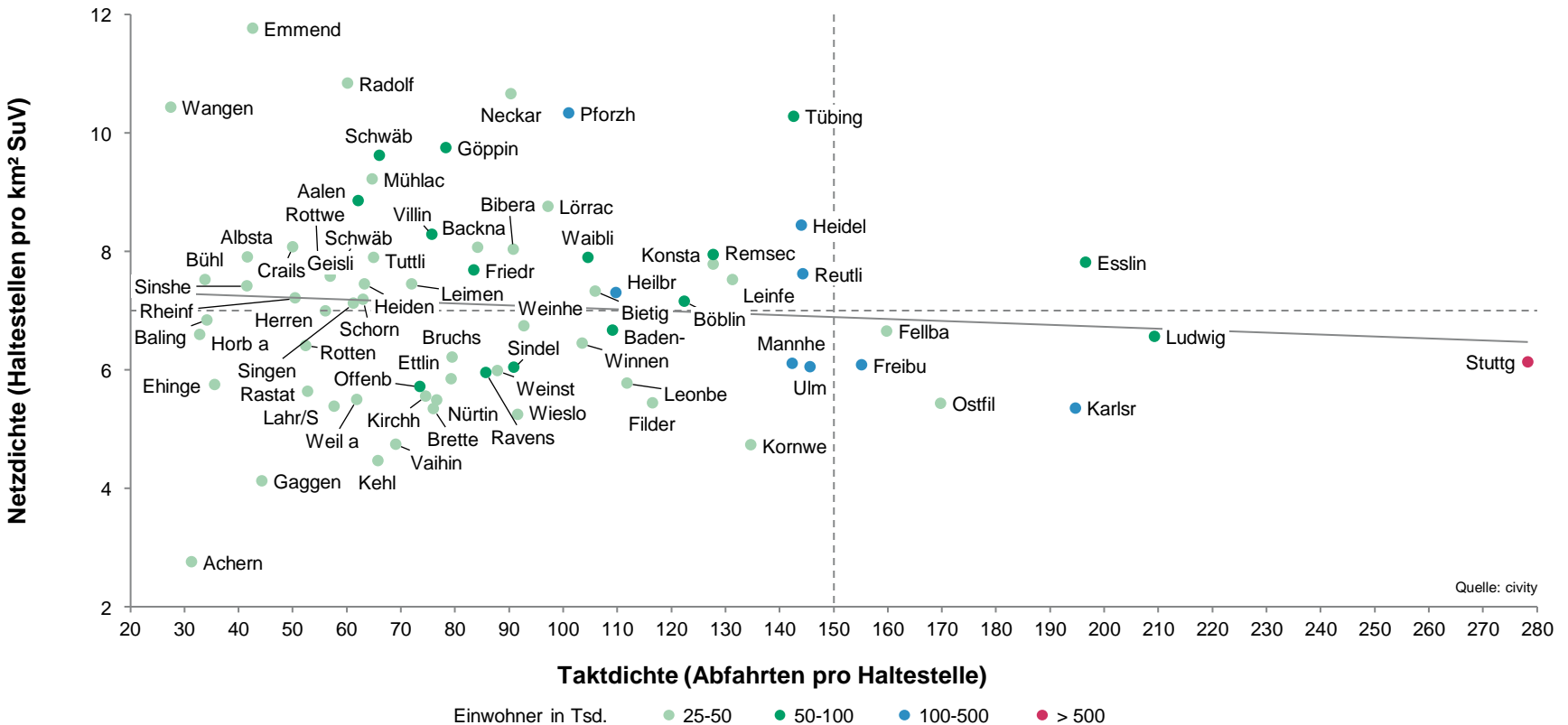


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Fahrplan- und Netzdichte sind sehr unterschiedlich in allen Größenklassen ausgeprägt

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



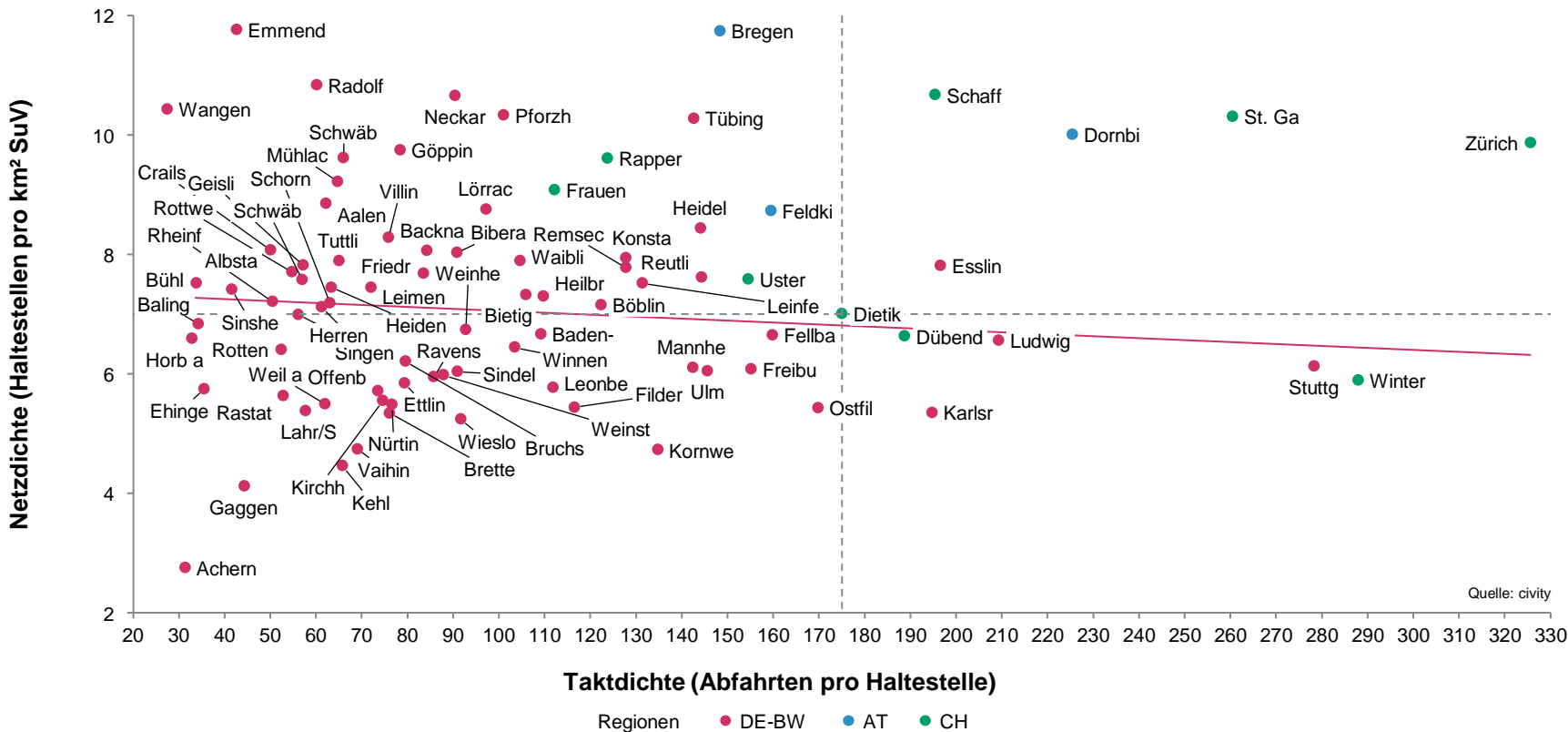
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Gemeinden aus CH und AT fallen mit einer Kombination aus hoher Netzdichte und hoher Taktdichte auf

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner

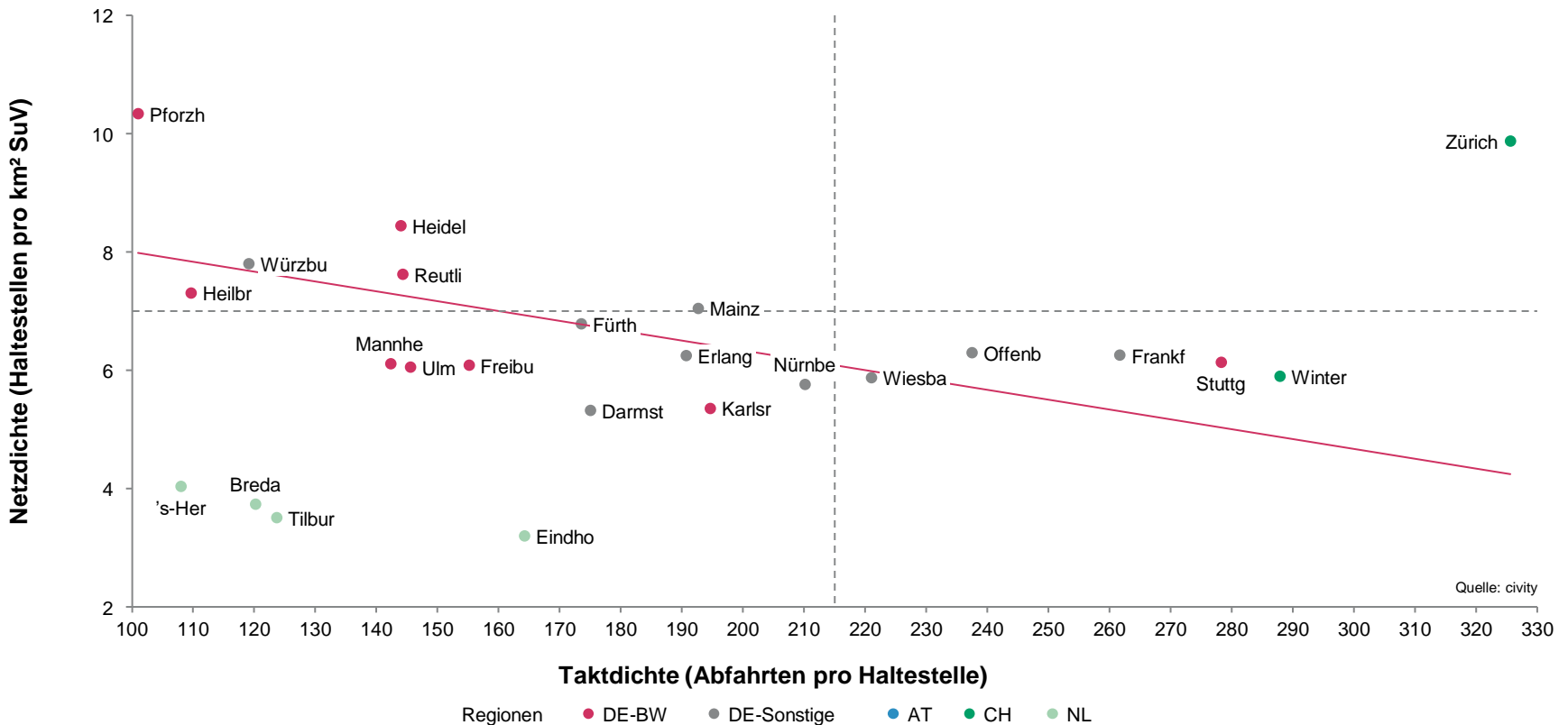


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Winterthur und Zürich fallen mit einer sehr hohen Taktdichte bei den größeren Gemeinden auf

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner

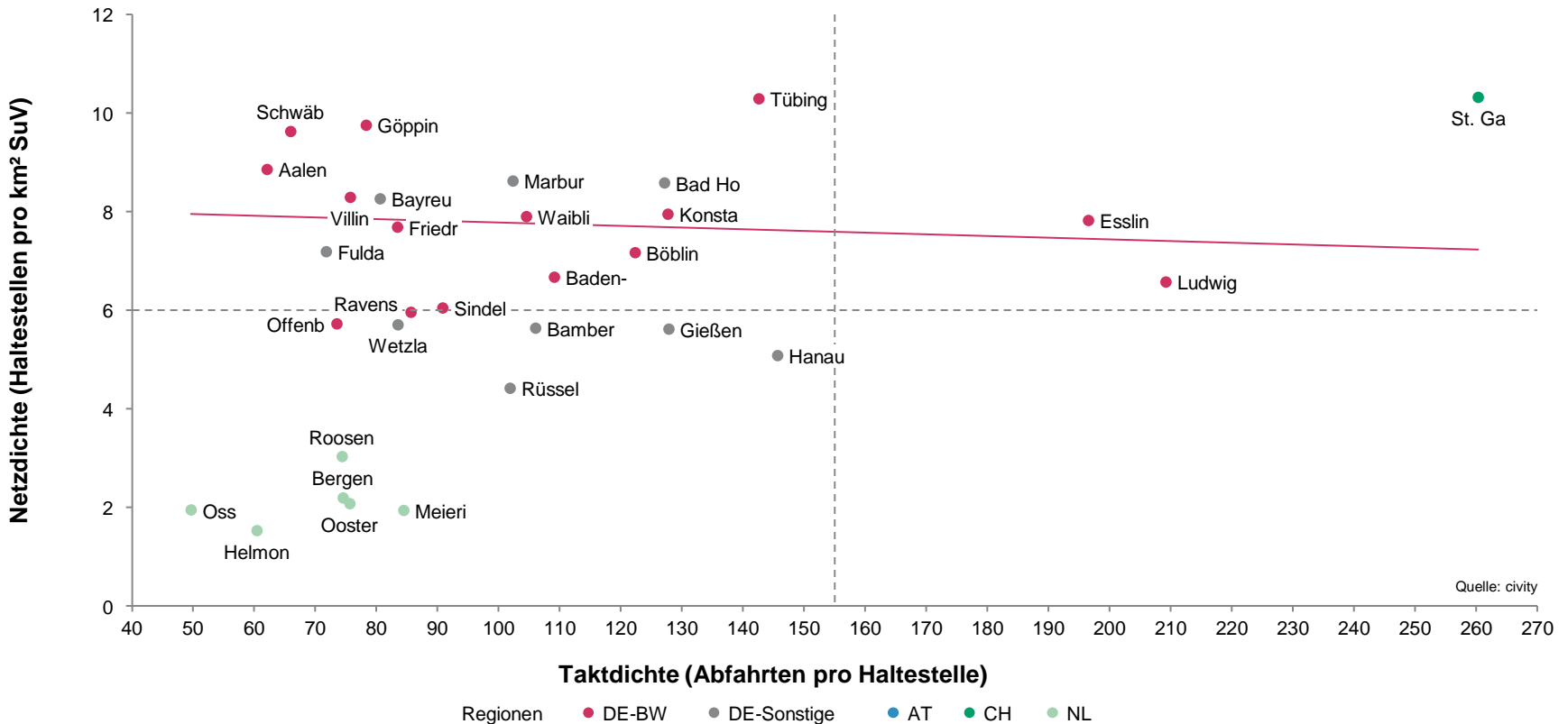


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

St. Gallen fällt mit einer Kombination aus hoher Netzdichte und hoher Taktdichte bei den mittleren Gemeinden auf

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner

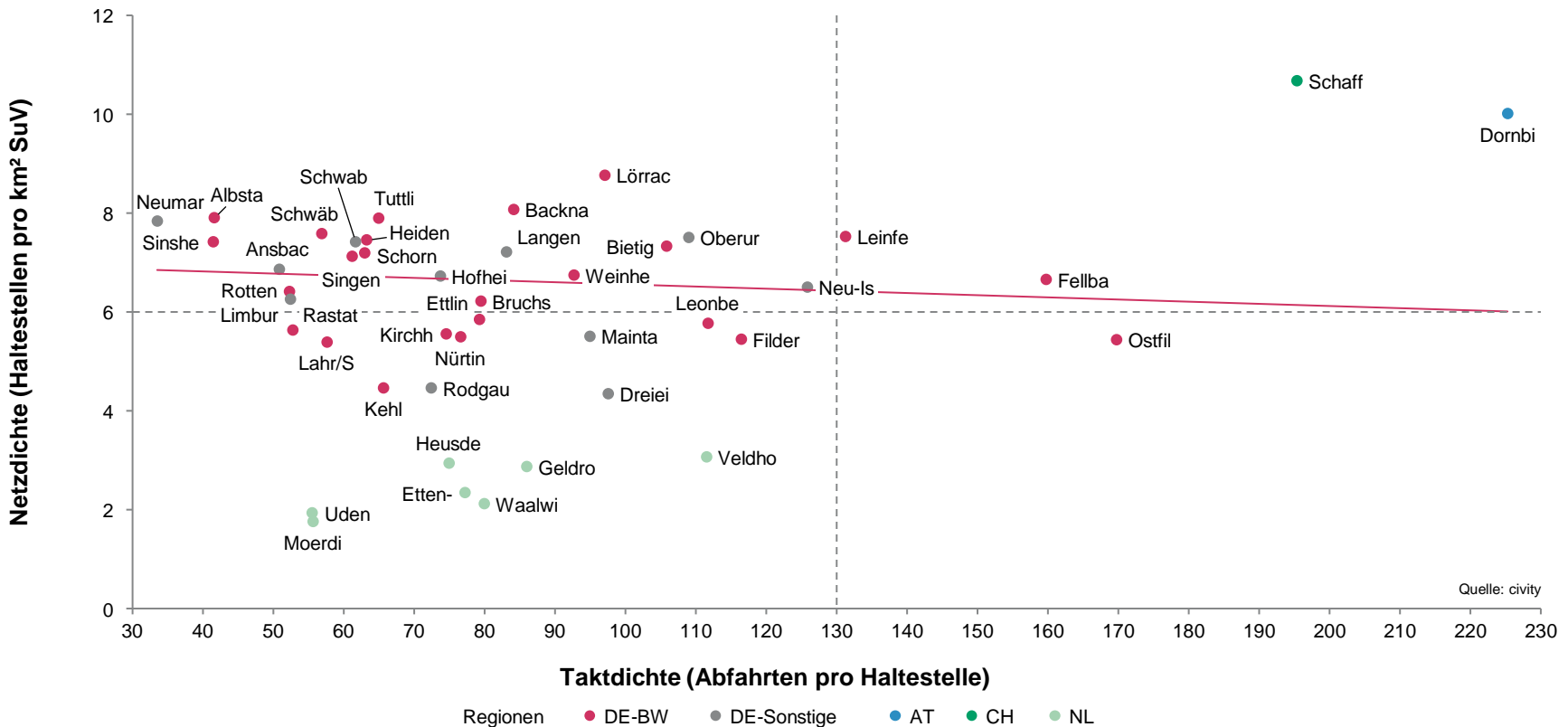


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Gemeinden aus CH und AT fallen mit einer Kombination aus hoher Netzdichte und hoher Taktdichte auf

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner

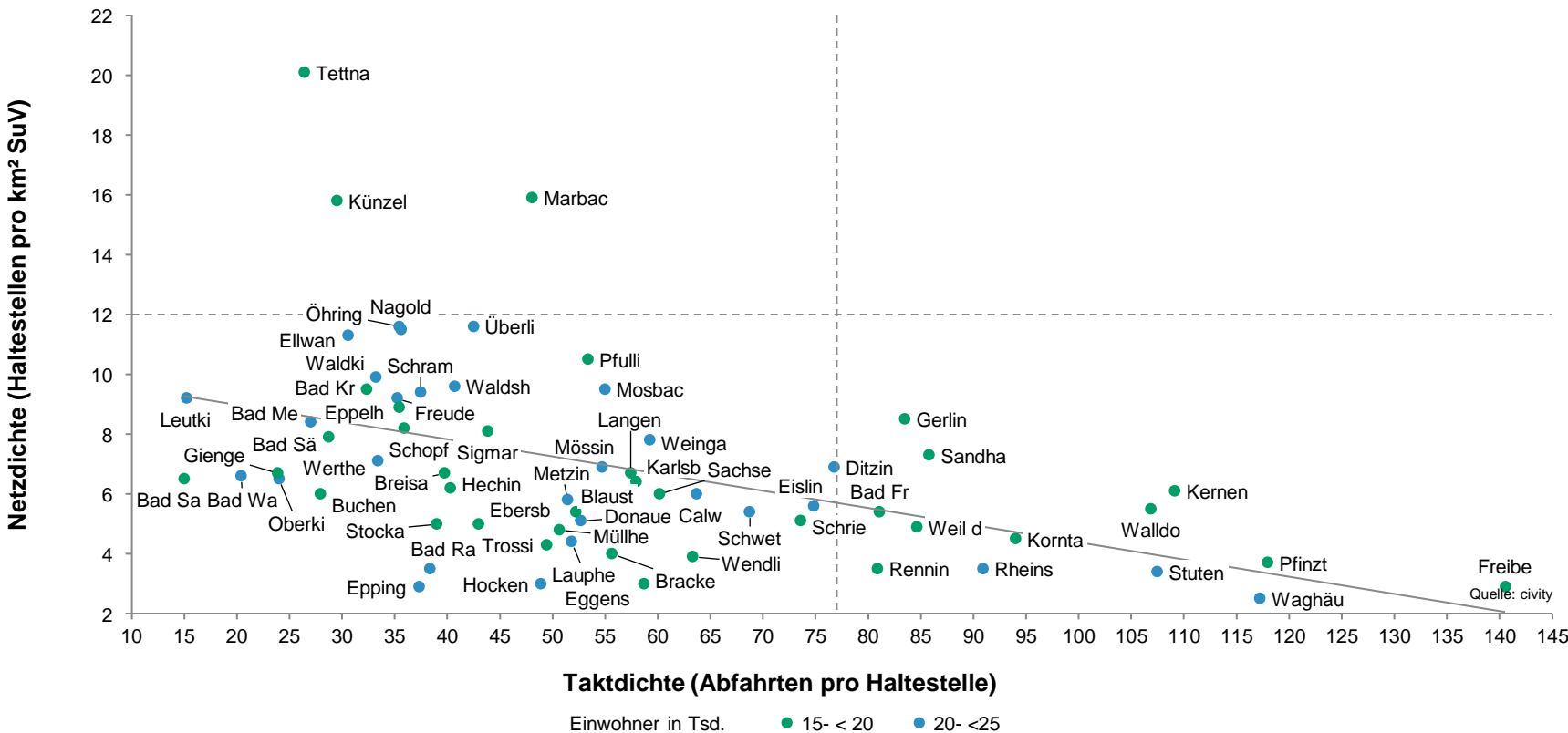


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Fahrplan- und Netzdichte ist sehr unterschiedlich in beiden Größenklassen der sehr kleinen Gemeinden ausgeprägt

Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktdichte
 - **Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität**
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

Es wird die Erreichbarkeit des ÖPNV sowie die Qualität der Bedienung untersucht

Übersicht der Analyseebenen

METHODIK

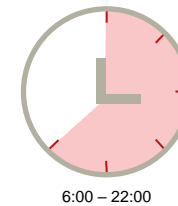
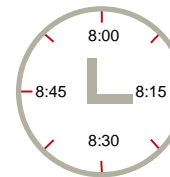
1 Erreichbarkeit des ÖPNV

Erschließung der
Einwohner

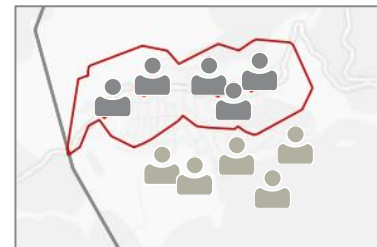


2 Bedienungsqualität (Standard)

Kombination aus
Taktfrequenz und **Bedienzeiten**



**Verknüpfung von
Erschließung der Einwohner
und Bedienungsqualität**



Die Erreichbarkeit des ÖPNV wird aus Sicht der Einwohner untersucht

Methodik: Datengrundlage

METHODIK

Einführung

- Die Berechnung der erschlossenen Einwohner erfolgt auf Haltestellenebene. Hier wird neben der Art und Dauer der Zuwegung (Isochronen) auch nach Verkehrsmitteln (SPNV, ÖSPV, Flex) unterschieden.

Haltestellenabfahrten

- Die Daten wurden in einem strukturierten Prozess mit Hilfe der elektronischen Fahrplanauskunftssysteme generiert.
- Sie wurden im März 2020 erhoben und beziehen sich auf eine reguläre Woche außerhalb von Schulferien oder anderen Sonderereignissen (vor „Corona-Fahrplänen“). Sie bilden somit den Soll-Fahrplan für das Frühjahr 2020 ab.

- Der in diesem Bericht gezeigte „durchschnittliche Werktag“ wird aus dem arithmetischen Mittel der Abfahrtssumme Mo-Fr gebildet.
- Insgesamt wurden rund 11,4 Mio. Abfahrten von ca. 33.000 Haltestellen erfasst.

SPNV

- In der vorliegenden Analyse wird SPNV wie folgt definiert: alle schienengebundenen Verkehrsmittel außer Fernverkehr, d. h. Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn, RB und RE.

Relevante Haltestellen

- Bezeichnet die Haltestellen, welche in die Berechnung dieses Kapitels einbezogen werden.

- Zur Darstellung der Qualität der Erreichbarkeit des ÖPNV wurden in den Berechnungen alle im Datensatz vorhandenen Haltestellen verwendet, sowohl für ÖPNV-Gesamt als auch für den SPNV.

Einwohner

- Zur Ermittlung der Erschließung der Einwohner wurden gitterzellenbasierte Ergebnisse des Zensus 2011 im 100 Meter Gitter herangezogen.
- Die Gesamtbevölkerung einer Gemeinde wird demnach über die Summe der Einwohner aller Gitterzellen innerhalb einer Gemeinde definiert.

Basis der Analysen sind die räumlichen Erschließungsgebiete der Haltestellen nach Wegezeit-Isochronen

Methodik: Berechnung

METHODIK

Erreichbarkeit in Minuten

- Die Analyse der Erreichbarkeit des ÖPNV in Minuten wird mithilfe von Isochronen der Haltestellen, der SuV-Fläche sowie des 100 Meter Bevölkerungsgitter berechnet.
- Die Isochronen werden mit der OPENROUTESERVICE API generiert.
- Es werden Isochronen für die Modi Rad und Fußweg für 5, 10 und 15 Minuten ausgehend von den Haltestellen generiert Inhalte.
- Es wurde jeweils unterschieden zwischen den Haltestellen für den Gesamtverkehr (SPNV+ÖSPV+Flex) sowie für den SPNV.

Nicht-Erreichbarkeit

- Als „nicht erreichbar“ definieren wir Flächen oder Einwohner, welche weder zu Fuß oder mit dem Rad innerhalb von 15 Minuten von einer Haltestelle aus erreicht werden können.

Erschließung der Einwohner

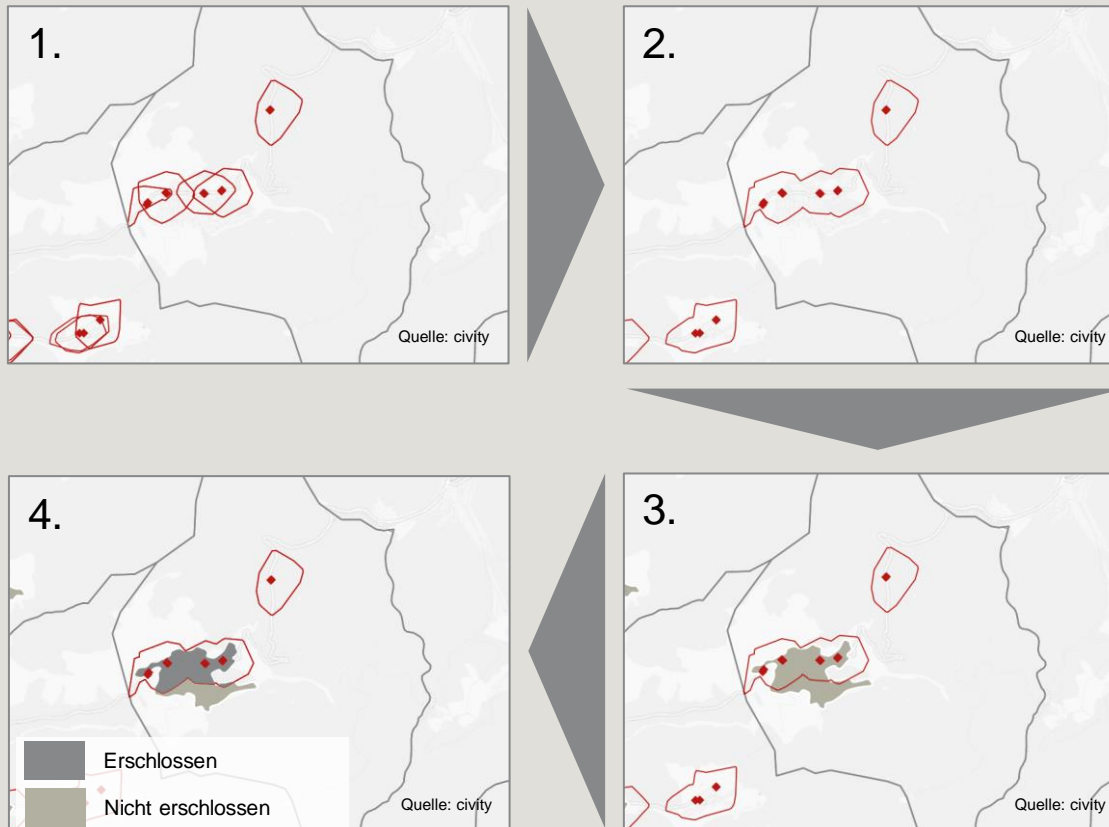
- Zur Ermittlung der Erschließung der Einwohner werden die Reisezeitisochronen mit dem Bevölkerungsgitter überlagert
- Dabei gilt: Einwohner innerhalb einer 100m Gitterzelle gelten als erschlossen, wenn der **Mittelpunkt** der Gitterzelle **innerhalb** der Isochrone liegt
- Die Einwohner aller von Isochronen überlagerten Gitterzellen werden aufsummiert und die Anteile an der

Gesamtbevölkerung einer Gemeinde können berechnet werden.

Basis der Analysen sind die räumlichen Erschließungsgebiete der Haltestellen nach Wegezeit-Isochronen

Ermittlung der erschlossenen Einwohner

METHODIK



Erläuterungen

1. Für jede Haltestelle werden Erschließungsgebiete berechnet (Erreichbarkeit zu Fuß/Rad in 5, 10 und 15 Minuten)
2. Erschließungsgebiete, die sich überschneiden, werden zusammengefasst
3. Erschließungsgebiete werden mit den Einwohner verschnitten
4. Der Anteil der Einwohner, der innerhalb der Erschließungsgebiete liegt, wird ermittelt und auf die gesamten Einwohner bezogen

Das Lesebeispiel erläutert die korrekte Interpretation der nachfolgenden Diagramme

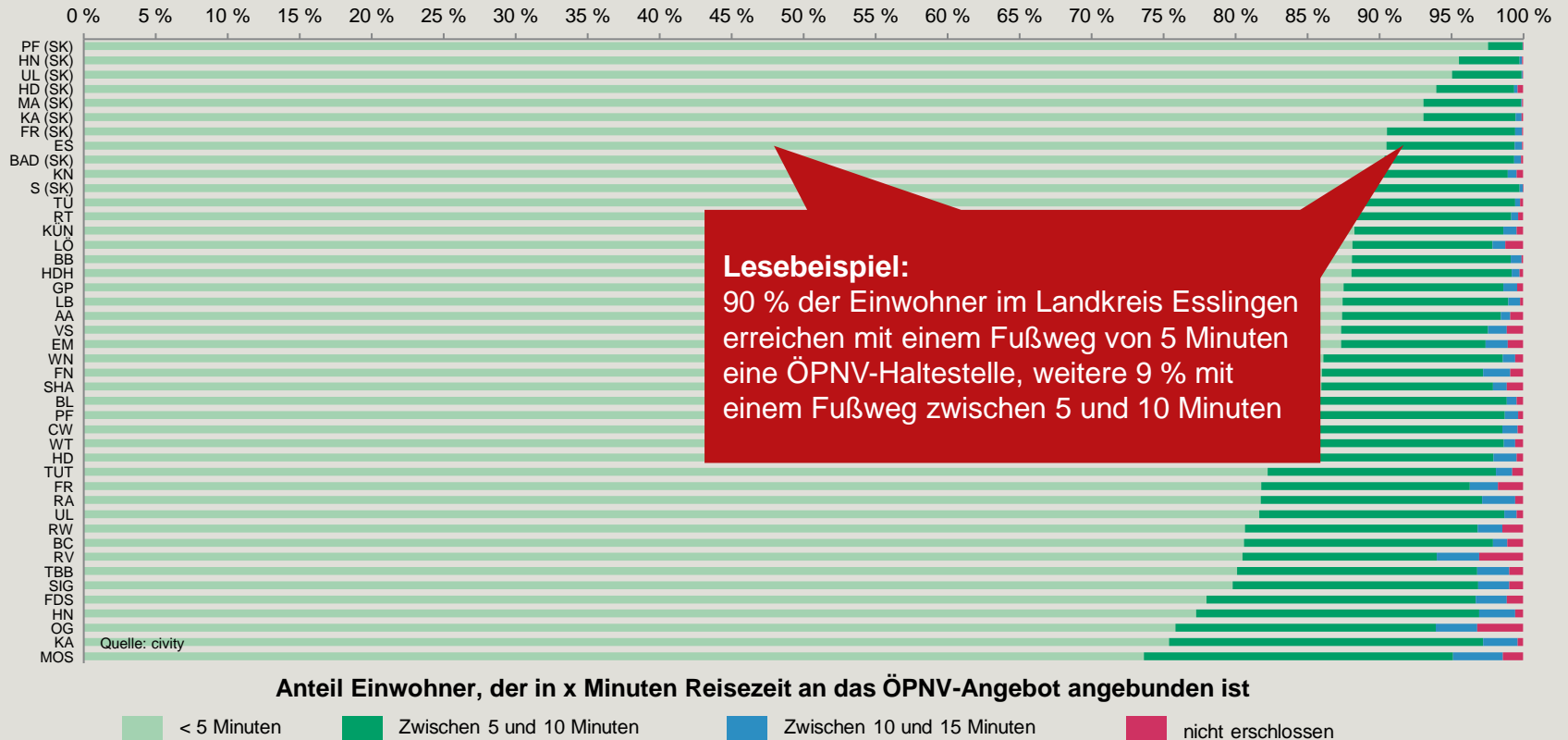
Erschließung der Einwohner

METHODIK

ÖPNV-
Gesamt



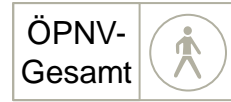
Kreise



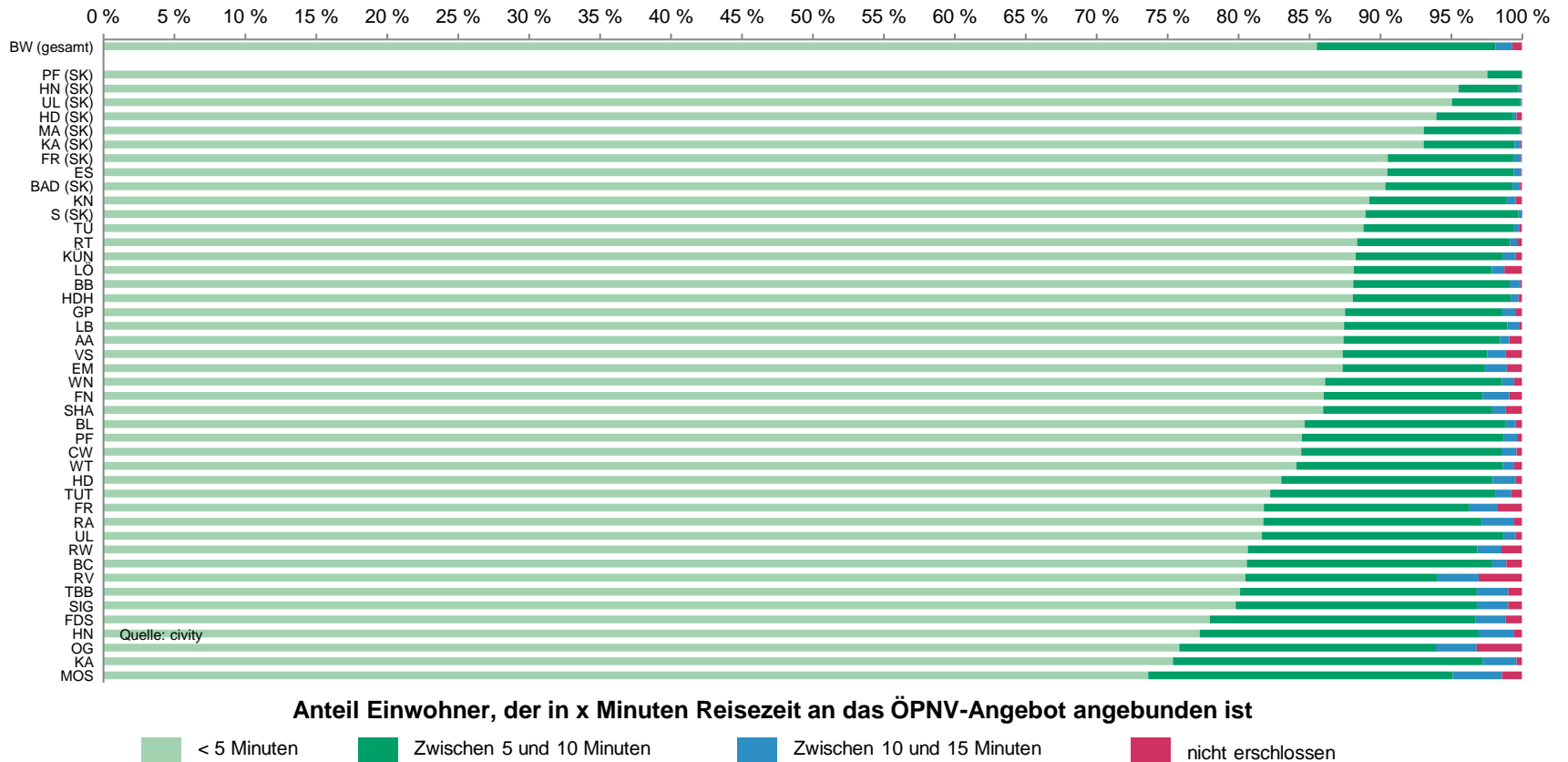
Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

In BW erreichen 85 % aller Einwohner in weniger als 5 Min. Fußweg eine ÖPNV-Haltestelle

Erschließung der Einwohner



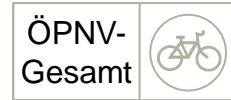
Kreise



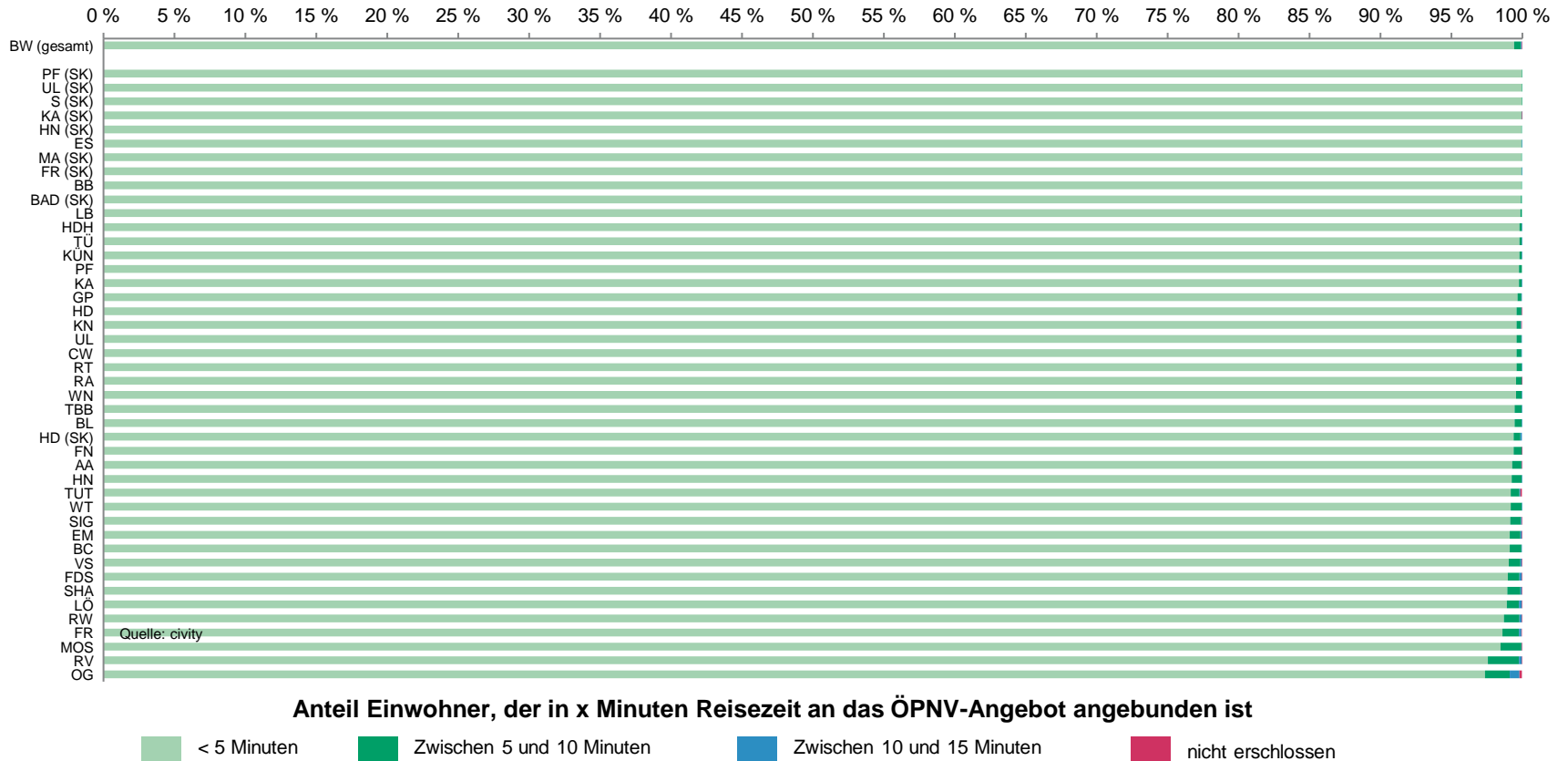
Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

In BW erreichen 99 % aller Einwohner in weniger als 5 Min. Fahrradfahrt eine ÖPNV-Haltestelle

Erschließung der Einwohner



Kreise



Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

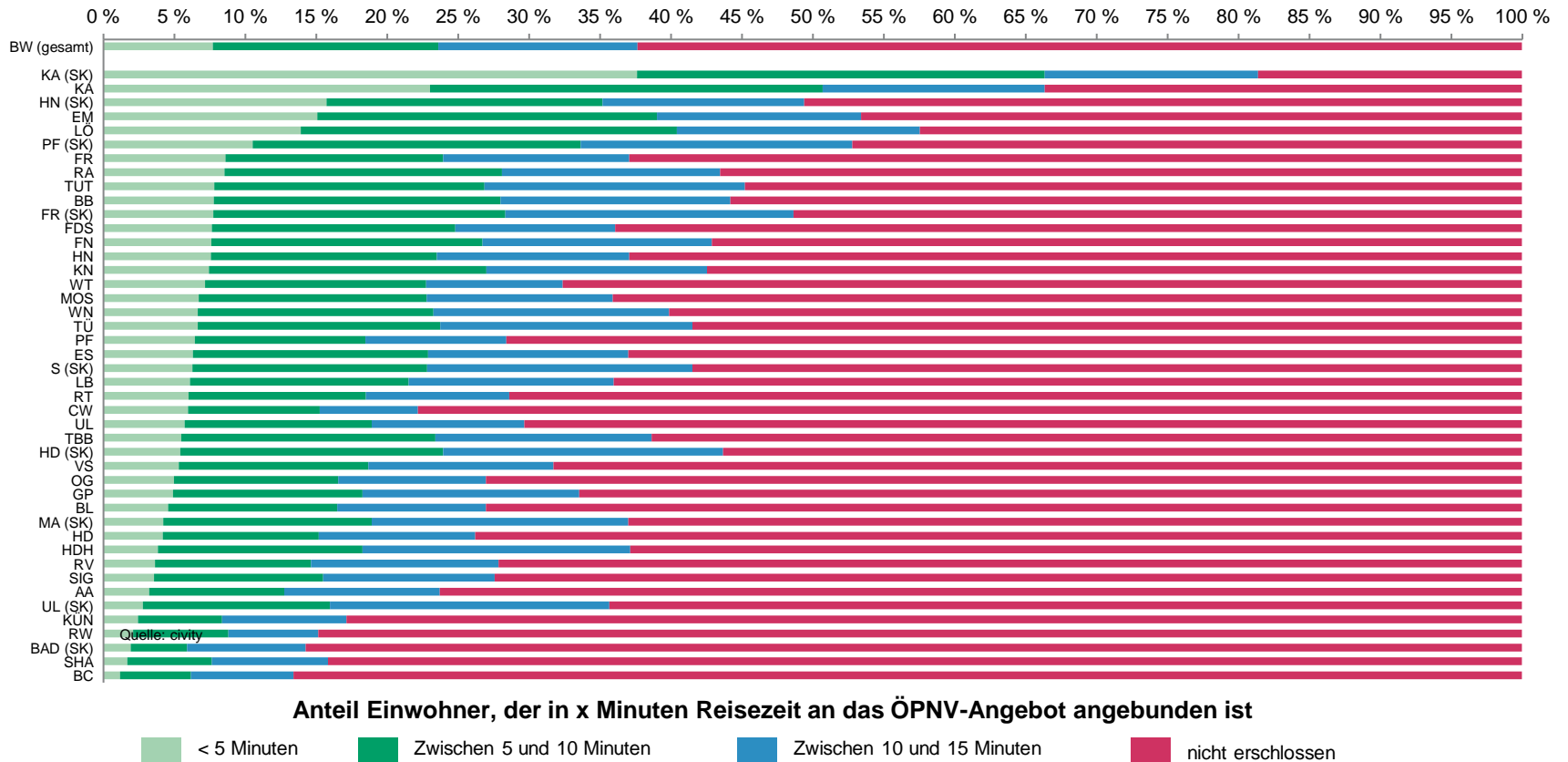
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In BW erreichen knapp 8 % aller Einwohner in weniger als 5 Min. Fußweg eine SPNV-Haltestelle

Erschließung der Einwohner



Kreise



Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

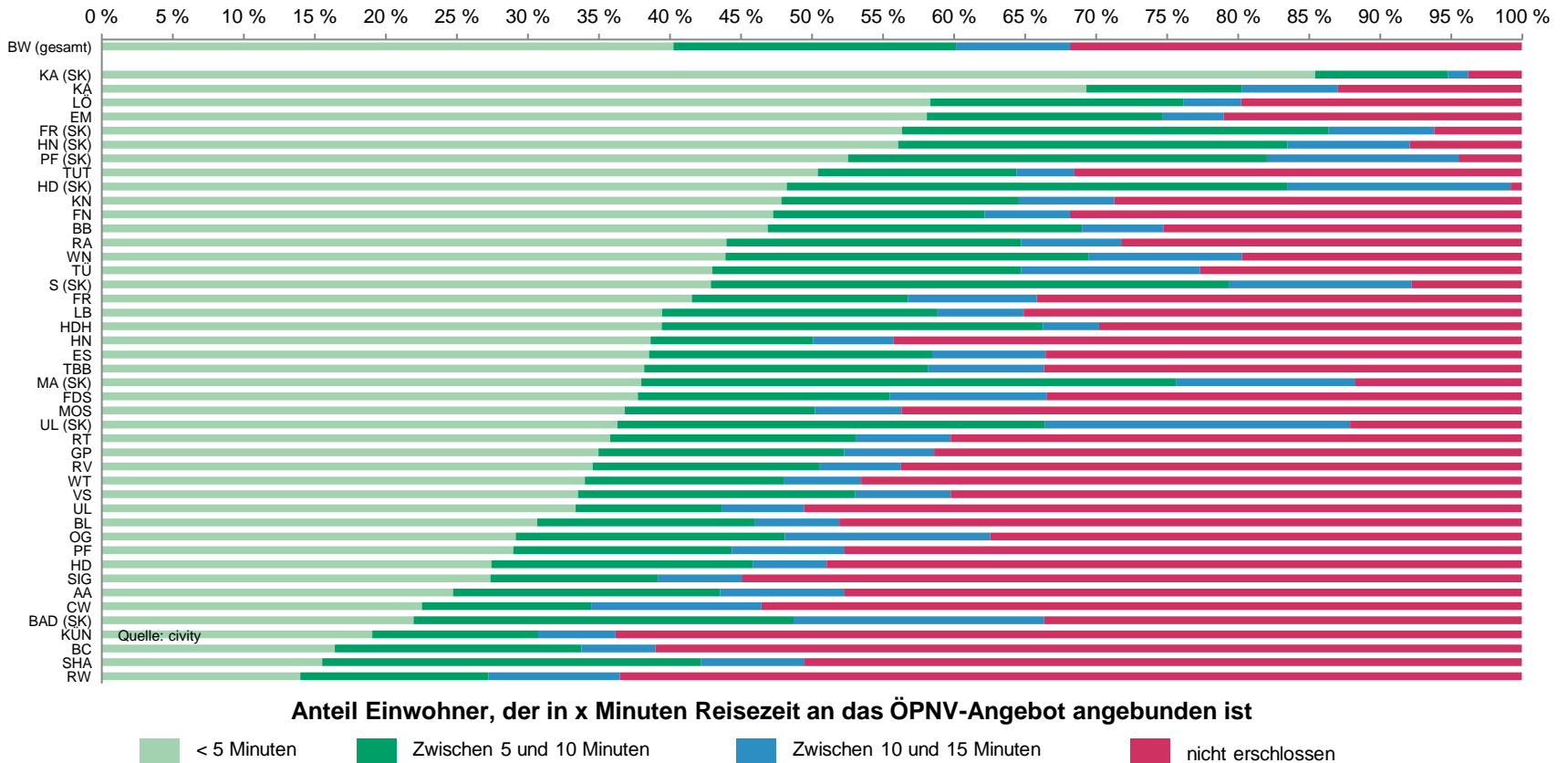
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In BW erreichen 40 % aller Einwohner in max. 5 Min. Fahrrad- fahrt eine SPNV-Haltestelle. 68 % in maximal 15 Minuten.

Erschließung der Einwohner



Kreise



Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

Die Prüfung der Bedienungsqualität folgt grundsätzlich der Logik des Landesstandards

Umsetzung Standard in berechenbare Regeln

METHODIK

Textliche Vorgabe:

„Auf allen Schienenstrecken des Landes wird als landesweites Mindestangebot grundsätzlich ein 1-Studentakt von 5:00-24:00 Uhr garantiert.“

Anwendung in diesem Projekt:

„Jede Linienverkehrshaltestelle muss mindestens 2 Abfahrten pro Zeitscheibe (1 Abfahrt bei SPNV-Endhaltstellen) innerhalb der für den Landesstandard relevanten Bedienzeiten anbieten“

Weitere Detaillierung in diesem Projekt (Darstellung auf Folgefolien):

- Berechnung SPNV/Gesamtverkehr
- Wochentags/samstags/sonntags
- Verschiedene Erfüllungsgrade

Die Berechnung erfolgt nach einer klar definierten und mit dem VM abgestimmten Vorgehensweise

Methodik - Bedienstandards

METHODIK

Datengrundlage

- Abfahrten der betrachteten Abfahrtentypen/Verkehrsmittel, welche zum Zeitpunkt der Datenerhebung (März 2020) im Fahrplanauskunftssystem der DB abzurufen waren

Abfahrtentypen

(Art der jeweils betrachteten Verkehrsmittel)

- Alle Abfahrten: Bus / U-Bahn / Tram / Stadtbahn / S-Bahn / Regionalbahn und -express / Flexible Bedienformen (AST, RUF, ...)
- Linienverkehrsabfahrten: Bus / U-Bahn / Tram / Stadtbahn / S-Bahn / Regionalbahn und -express
- SPNV-Abfahrten: S-Bahn / Regionalbahn und –express

Betrachtungsebenen

(Art der Abfahrten und Haltestellen, welche in den Standard eingehen)

- SPNV-Erfüllungsgrad (es werden nur „SPNV-Abfahrten“ an Hst. mit „SPNV-Abfahrten“ betrachtet)
- Gesamterfüllungsgrad (es werden „Alle Abfahrten“ an Hst. mit „Linienverkehrsabfahrten“ betrachtet)

Relevante Haltestellen

Bezeichnet die Haltestellen, welche in die Berechnung dieses Kapitels einbezogen werden.

- Haltestellen (aggregiert nach dem in der Fahrplanauskunft angezeigten Namen), welche an einem Werktag (Dienstag) mehr als 4 „Linienverkehrsabfahrten“ bzw. „SPNV-Abfahrten“ (je nach Betrachtungsebene) aufweisen
- D. h. Haltestellen, welche nur am Wochenende bedient werden oder Dienstags nur Abfahrten flexibler Bedienformen aufweisen, gehen

nicht in die Berechnung z. B. für einen Sonntag ein

Standarderfüllung

(Kriterium, ab wann der geforderte Standard in einer Zeitscheibe als erfüllt gilt)

- Eine Zeitscheibe (z. B. 8:00-8:59 Uhr oder 15:00-15:14 Uhr) gilt als erfüllt, wenn mindestens 2 Abfahrten (1 Abfahrt bei SPNV-Endhaltestellen) innerhalb der Zeitscheibe stattfinden
- Mit 2 Abfahrten innerhalb einer Zeitscheibe wird vereinfacht der Richtungsbezug approximiert
- Die Zeitscheiben besitzen keine Überlappung, sodass kleine Taktverschiebungen über die Intervallgrenze hinweg zu einer Nichterfüllung in der jeweiligen Zeitscheibe führen können

In der Analyse wird geprüft, zu welchem Grad die geforderte Bedienungsqualität erfüllt ist

Methodik: Berechnung Erfüllungsgrad

METHODIK

Berechnung des Erfüllungsgrads allgemein:

$$\begin{array}{l} \text{Erfüllungsgrad} \\ \text{(nach Zeitscheiben)} \end{array} = \frac{\text{Anzahl Zeitscheiben welche am jeweiligen Untersuchungstag (DI, SA, SO)} \\ \text{mindestens 2 Abfahrten aufweisen}}{\text{Summe der Zeitscheiben über alle Hst.in der gesamten Bedienzeit}}$$

Zu welchem Grad ist die geforderte Bedienungsqualität erfüllt?

- Berechnung misst den Grad der Erfüllung als Anteil der den Standard erfüllenden Zeitscheiben an der Summe der gesamten Zeitscheiben.

Das Basisszenario orientiert sich an den Bedienzeiten des SPNV-Landesstandards

Übersicht Szenario

METHODIK

Bedienungsqualität (Standard) - Basisszenario



Bedienzeiten analog zum Landesstandard

- Werktag 5-24 Uhr (19h)
- Samstag 7-24 Uhr (17h)
- Sonntag 7-24 Uhr (17h)



Approximierter Takt: 60min

Werktags wird der Standard (SPNV) bei mindestens 89 % aller Zeitscheiben erreicht

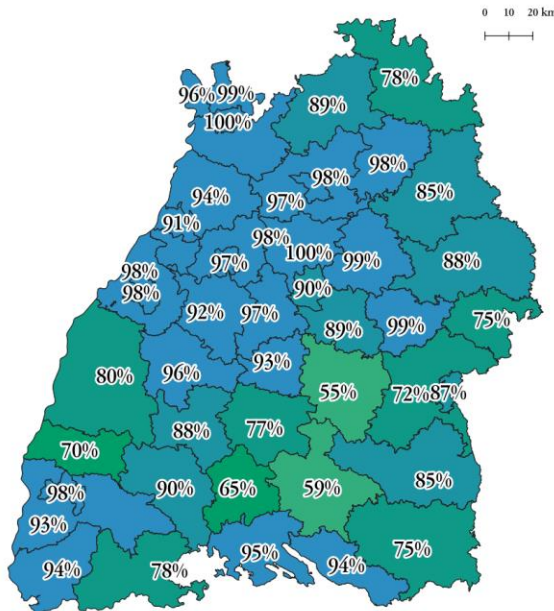
60-Min-Takt im SPNV ¹⁾

Basis-Szenario		
SPNV	60 -Min- Takt	

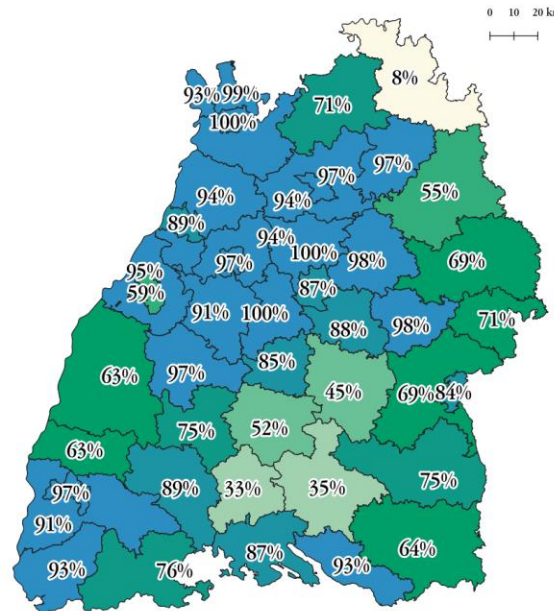
Werktag 5:00-24:00 Uhr

Samstag 7:00-24:00 Uhr

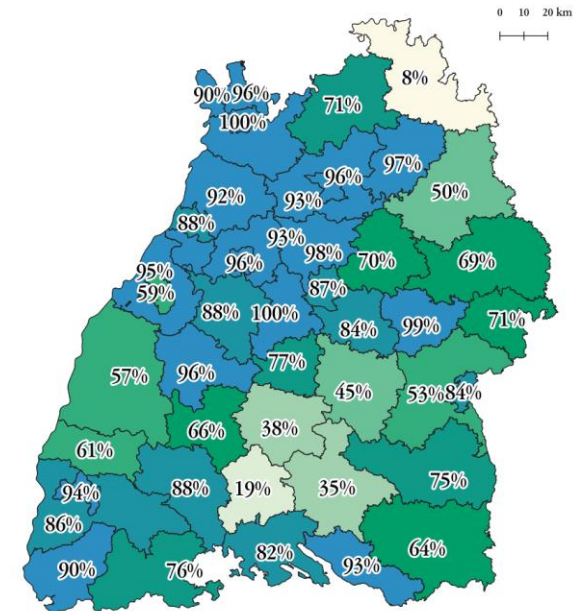
Sonntag 7:00-24:00 Uhr



Mind. 89 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 19 Stunden hinweg



Mind. 85 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 17 Stunden hinweg



Mind. 82 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 17 Stunden hinweg

¹⁾ Mindesterfüllungsgrad entsprechend Definition der Methodikfolien.
(Unschärfen können durch nicht in der Fahrplanauskunft dargestellte Verkehre entstehen.)
Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020)

Werktags wird der Standard bei mindestens 61 % aller Zeitscheiben erreicht

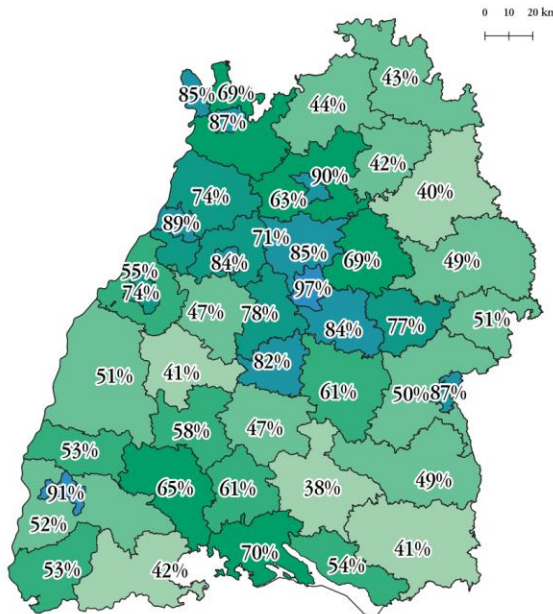
60-Min-Takt im SPNV + ÖPNV + Flex ¹⁾

Basis-Szenario		
ÖPNV-Gesamt	60 -Min-Takt	

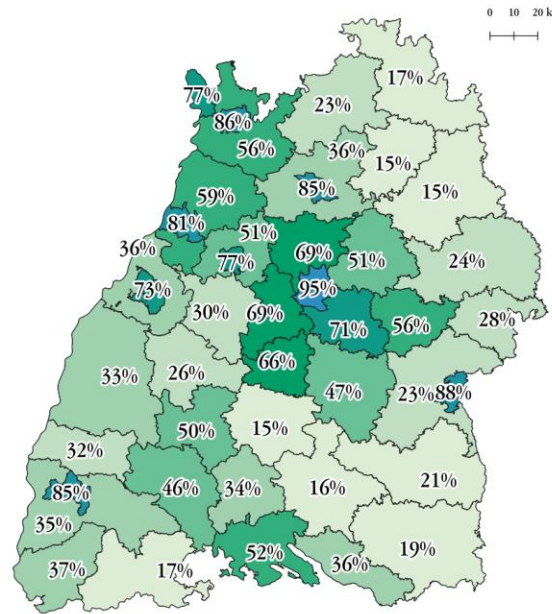
Werktag 5:00-24:00 Uhr

Samstag 7:00-24:00 Uhr

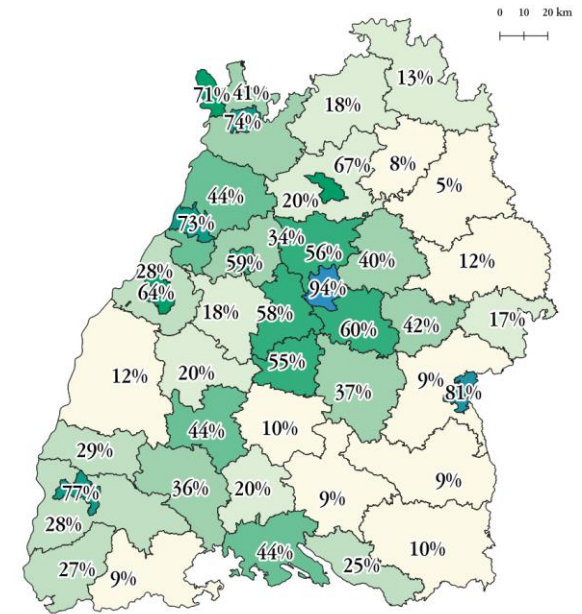
Sonntag 7:00-24:00 Uhr



Mind. 61 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 19 Stunden hinweg



Mind. 52 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 17 Stunden hinweg



Mind. 48 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 17 Stunden hinweg

1) Mindesterfüllungsgrad entsprechend Definition der Methodikfolien.
(Unschärfen können durch nicht in der Fahrplanauskunft dargestellte Verkehre entstehen.)
Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020)

In diesem Analyseschritt wird die Bedienungsqualität des Basisszenarios auf die erreichten Einwohner bezogen

Übersicht Szenario

METHODIK

Bedienungsqualität (Standard) - Basisszenario



Bedienzeiten analog zum Landesstandard

- Werktag 5-24 Uhr (19h)



Approximierter Takt: 60min

Erschließung der Bevölkerung



15min Fußweg

► Hinweis:

Jede Bevölkerungs-Zelle wird nur einmal verwendet

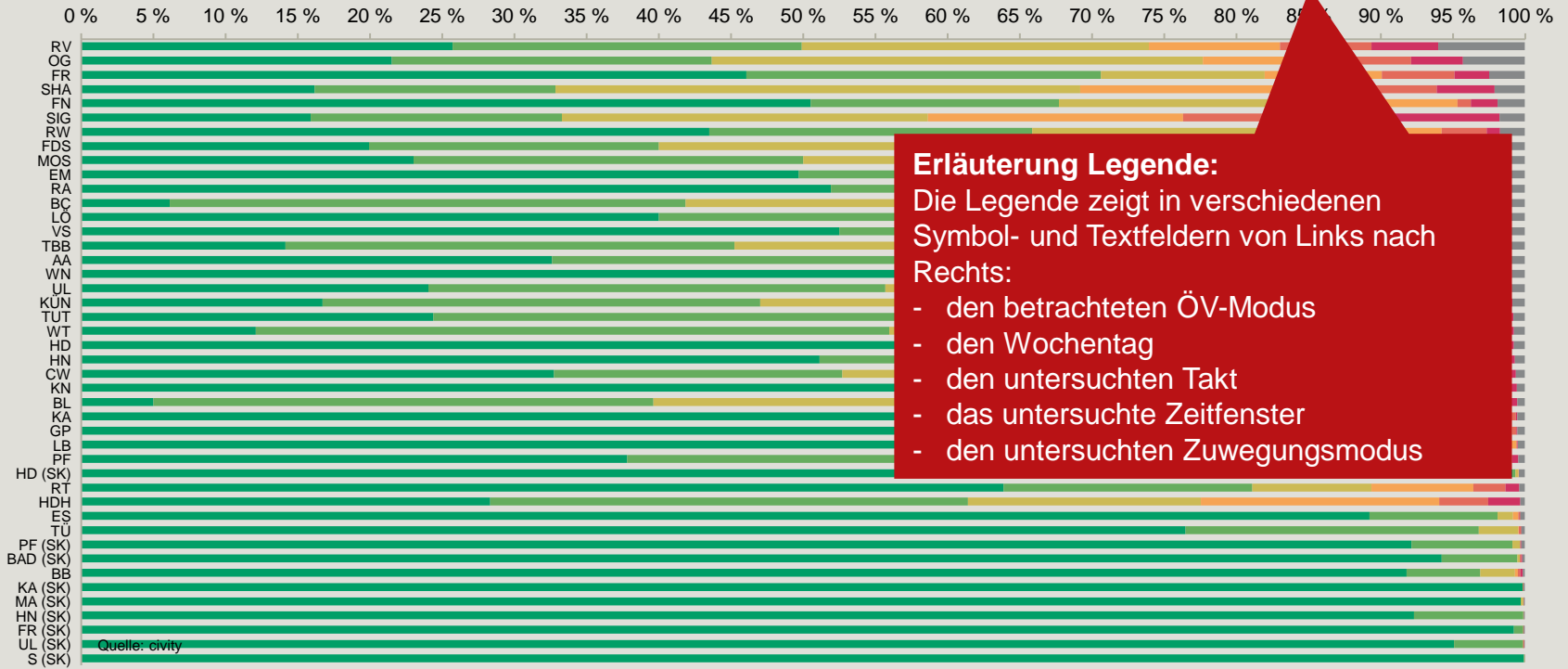
(Wird eine Zelle für die 100 % Hst. verwendet, wird sie für die nachfolgenden Klassen 80 – 100 %, 60 – 80 % usw. nicht mehr verwendet)

Das Lesebeispiel erläutert die korrekte Interpretation der nachfolgenden Diagramme

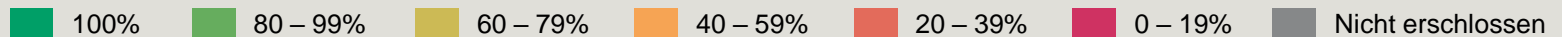
Anteil der erschlossenen Einwohner

Kreise

Basis-Szenario			
ÖPNV-Gesamt	Di	60 -Min- Takt	5:00- 24:00
			



Anteil Einwohner, die im Einzugsbereich von Haltestellen mit folgendem Erfüllungsgrad wohnen:



Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

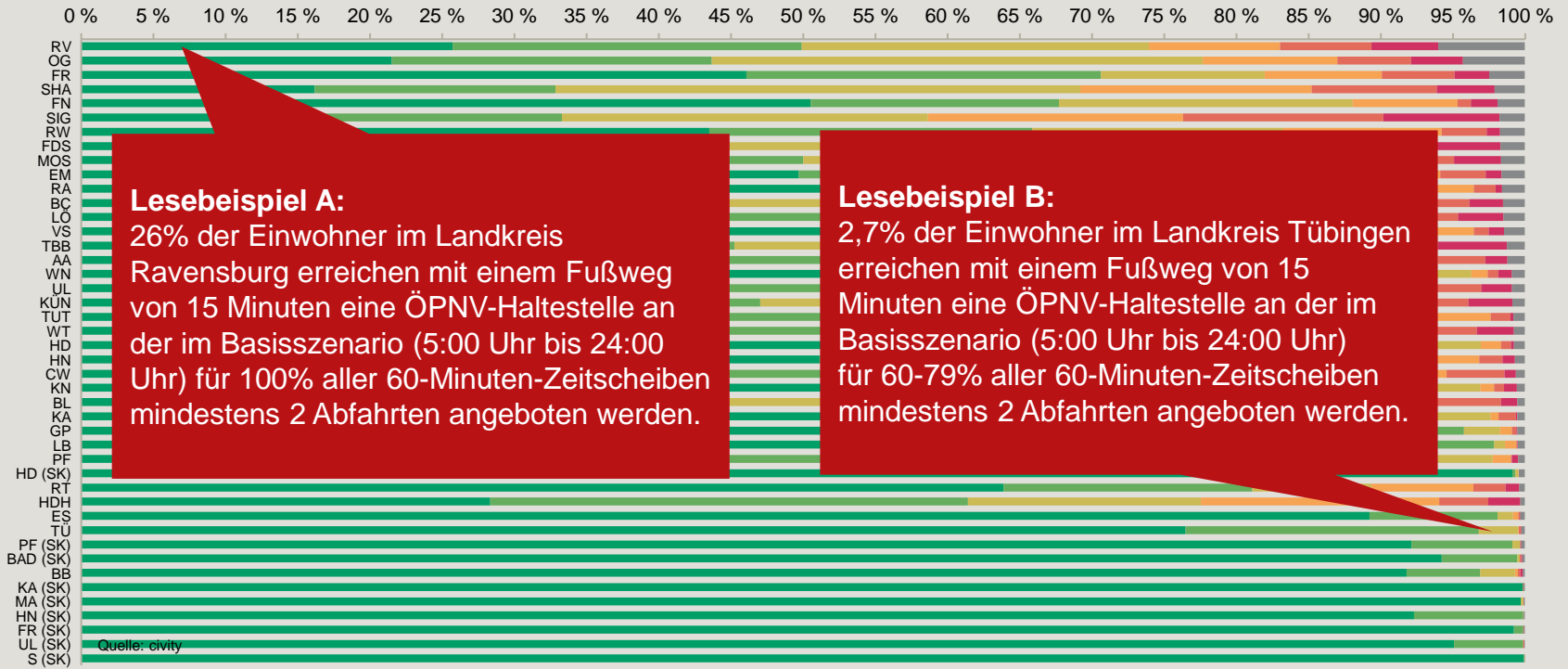
civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Das Lesebeispiel erläutert die korrekte Interpretation der nachfolgenden Diagramme

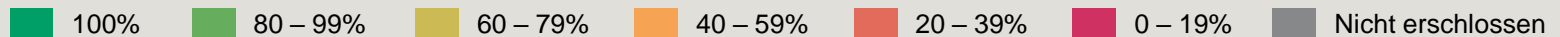
Anteil der erschlossenen Einwohner

Kreise

Basis-Szenario			
ÖPNV-Gesamt	Di	60 -Min- Takt	5:00- 24:00
			



Anteil Einwohner, die im Einzugsbereich von Haltestellen mit folgendem Erfüllungsgrad wohnen:



Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

Werktags erreichen 61 % aller Einwohner einen im 60-Min-Takt verkehrenden ÖPNV innerhalb von 15 Min. Fußweg

Anteil der erschlossenen Einwohner

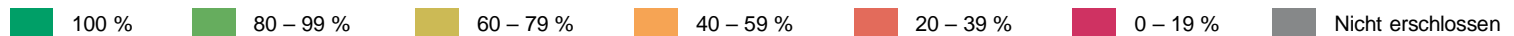
Kreise

Basis-Szenario

ÖPNV-Gesamt **Di** **60**-Min-Takt **5:00-24:00** 



Anteil Einwohner, die im Einzugsbereich von Haltestellen mit folgendem Erfüllungsgrad wohnen:



Quelle: Hst.-Abfahrten und Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

Im Szenario 1 wird die Bedienzeit um 15 h pro Woche im Vergleich zum Basisszenario reduziert

Übersicht Szenario 1

METHODIK

Bedienungsqualität (Standard) – Szenario 1



Bedienzeiten

- Werktag 5-22 Uhr (17h)
- Samstag 7-23 Uhr (16h)
- Sonntag 8-21 Uhr (13h)



Approximierter Takt: 30min, 60min

Werktags wird der Standard bei mindestens 65 Prozent aller Zeitscheiben erreicht

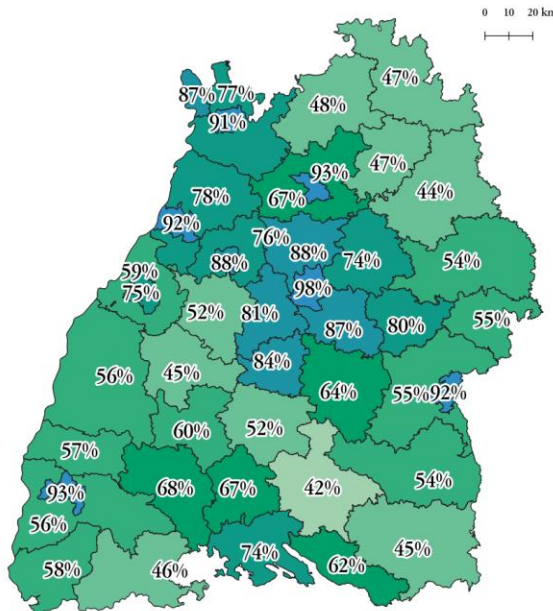
60-Min-Takt im SPNV + ÖPNV + Flex ¹⁾

Szenario 1		
ÖPNV-Gesamt	60 -Min-Takt	

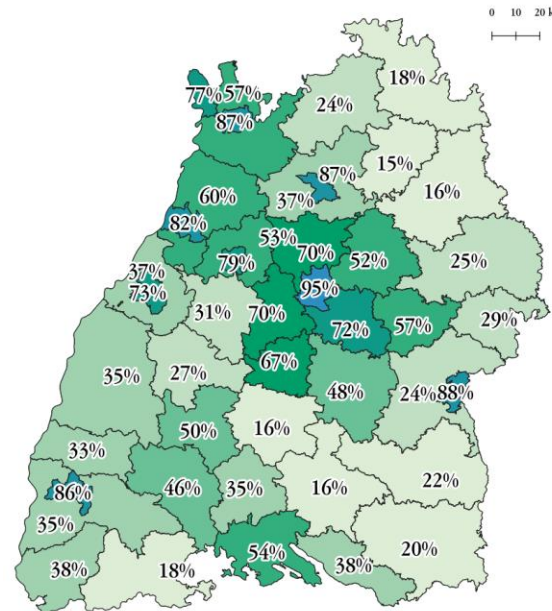
Werktag 5:00-22:00 Uhr

Samstag 7:00-23:00 Uhr

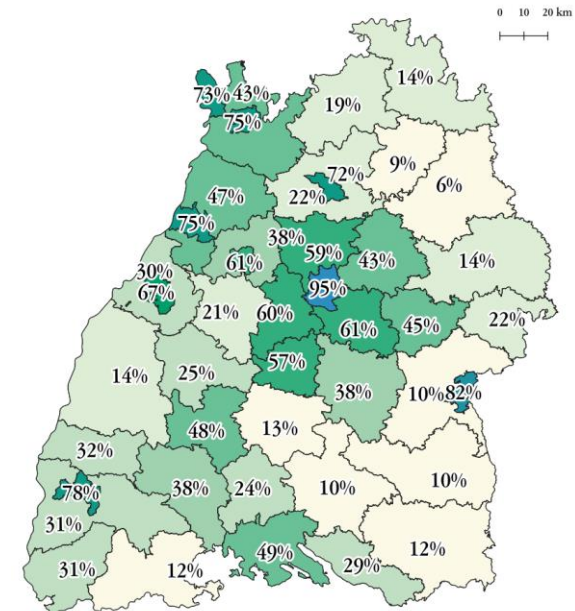
Sonntag 8:00-21:00 Uhr



Mind. 65 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 17 Stunden hinweg



Mind. 53 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 16 Stunden hinweg



Mind. 52 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 13 Stunden hinweg

1) Mindesterfüllungsgrad entsprechend Definition der Methodikfolien.
(Unschärfen können durch nicht in der Fahrplanauskunft dargestellte Verkehre entstehen.)
Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020)

Werktags wird der Standard bei mindestens 41 Prozent aller Zeitscheiben erreicht

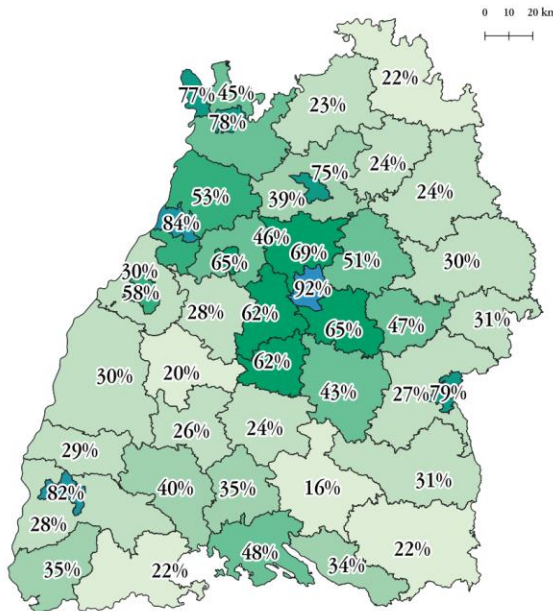
30-Min-Takt im SPNV + ÖPNV + Flex ¹⁾

Szenario 1		
ÖPNV-Gesamt	30 -Min-Takt	

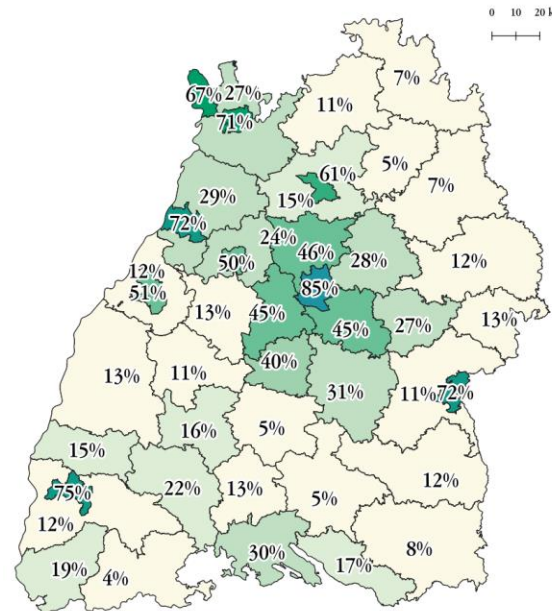
Werktag 5:00-22:00 Uhr

Samstag 7:00-23:00 Uhr

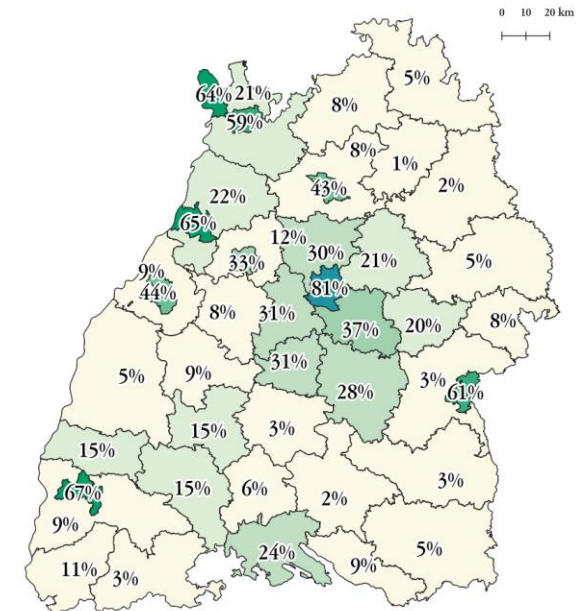
Sonntag 8:00-21:00 Uhr



Mind. 41 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 17 Stunden hinweg



Mind. 30 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 16 Stunden hinweg



Mind. 27 % der Zeitscheiben erfüllen den Standard über 13 Stunden hinweg

1) Mindesterfüllungsgrad entsprechend Definition der Methodikfolien.
(Unschärfen können durch nicht in der Fahrplanauskunft dargestellte Verkehre entstehen.)
Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020)

Im Szenario 1 wird die Bedienzeit um 15 h pro Woche im Vergleich zum Basisszenario reduziert

Übersicht Szenario 1

METHODIK

Bedienungsqualität (Standard) – Szenario 1



Bedienzeiten

- Werktag 5-22 Uhr (17h)



Approximierter Takt: 30min, 60min

Erschließung der Bevölkerung



15min Fußweg

► Hinweis:

Jede Bevölkerungs-Zelle wird nur einmal verwendet

(Wird eine Zelle für die 100 % Hst. verwendet, wird sie für die nachfolgenden Klassen 80 – 100 %, 60 – 80 % usw. nicht mehr verwendet)

Werktags erreichen 69 % aller Einwohner einen im 60-Min-Takt verkehrenden ÖPNV innerhalb von 15 Min. Fußweg

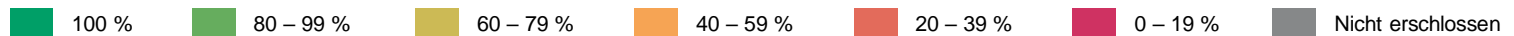
Anteil der erschlossenen Einwohner

Kreise

Szenario 1			
ÖPNV-Gesamt	Di	60 -Min- Takt	5:00- 22:00
			



Anteil Einwohner, die im Einzugsbereich von Haltestellen mit folgendem Erfüllungsgrad wohnen:



Quelle: Hst.-Abfahrten und Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

Werktags erreichen 38 % aller Einwohner einen im 30-Min-Takt verkehrenden ÖPNV innerhalb von 15 Min. Fußweg

Anteil der erschlossenen Einwohner

Kreise

Szenario 1

ÖPNV-Gesamt

Di

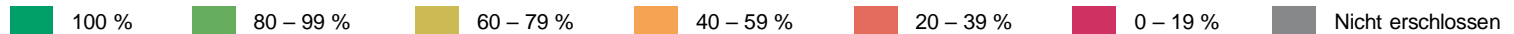
30-Min-Takt

5:00-22:00

15min



Anteil Einwohner, die im Einzugsbereich von Haltestellen mit folgendem Erfüllungsgrad wohnen:



Quelle: Hst.-Abfahrten und Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

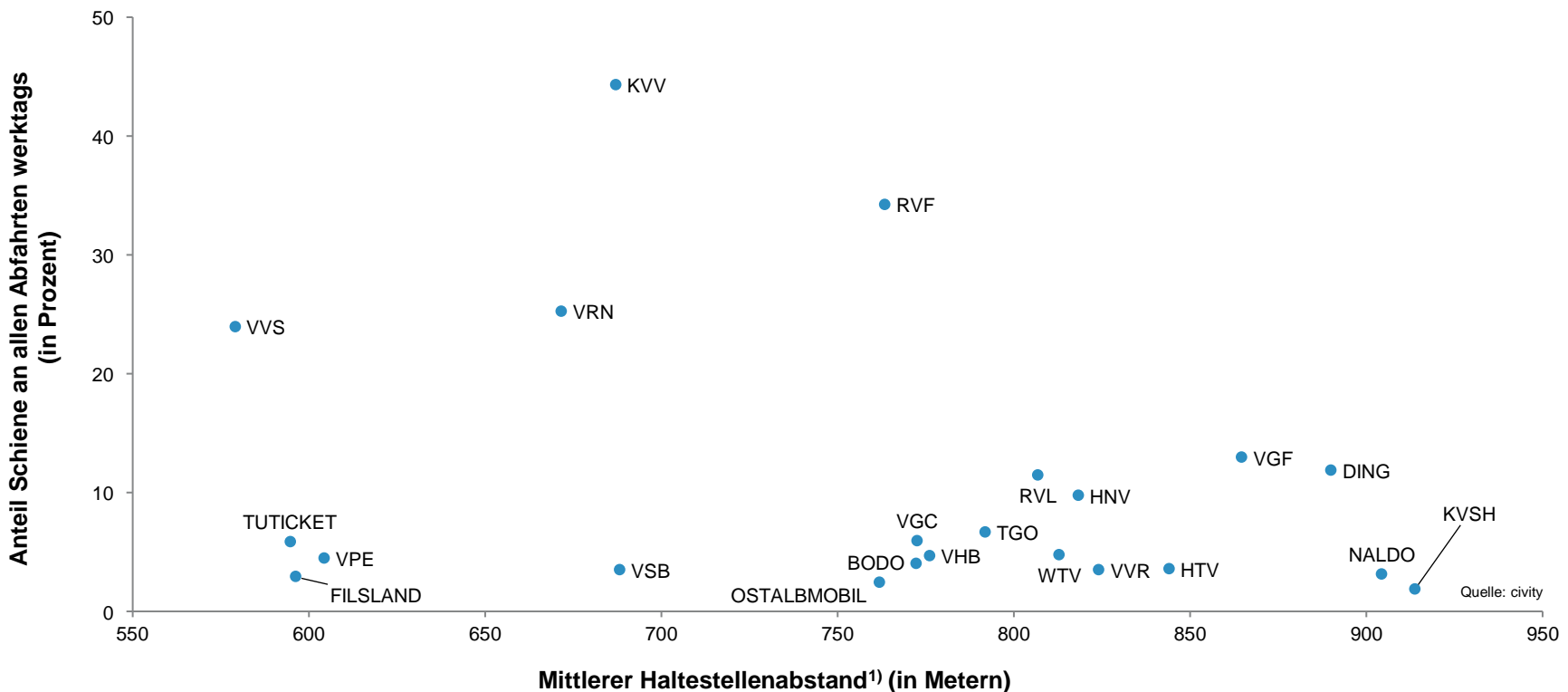
Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktdichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - **Mittlerer Haltestellenabstand**
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

In den Verbänden besteht kein klarer Zusammenhang zwischen dem Anteil Schienenverkehr und dem Haltestellenabstand

Mittlerer Haltestellenabstand in Baden-Württemberg

Verbünde

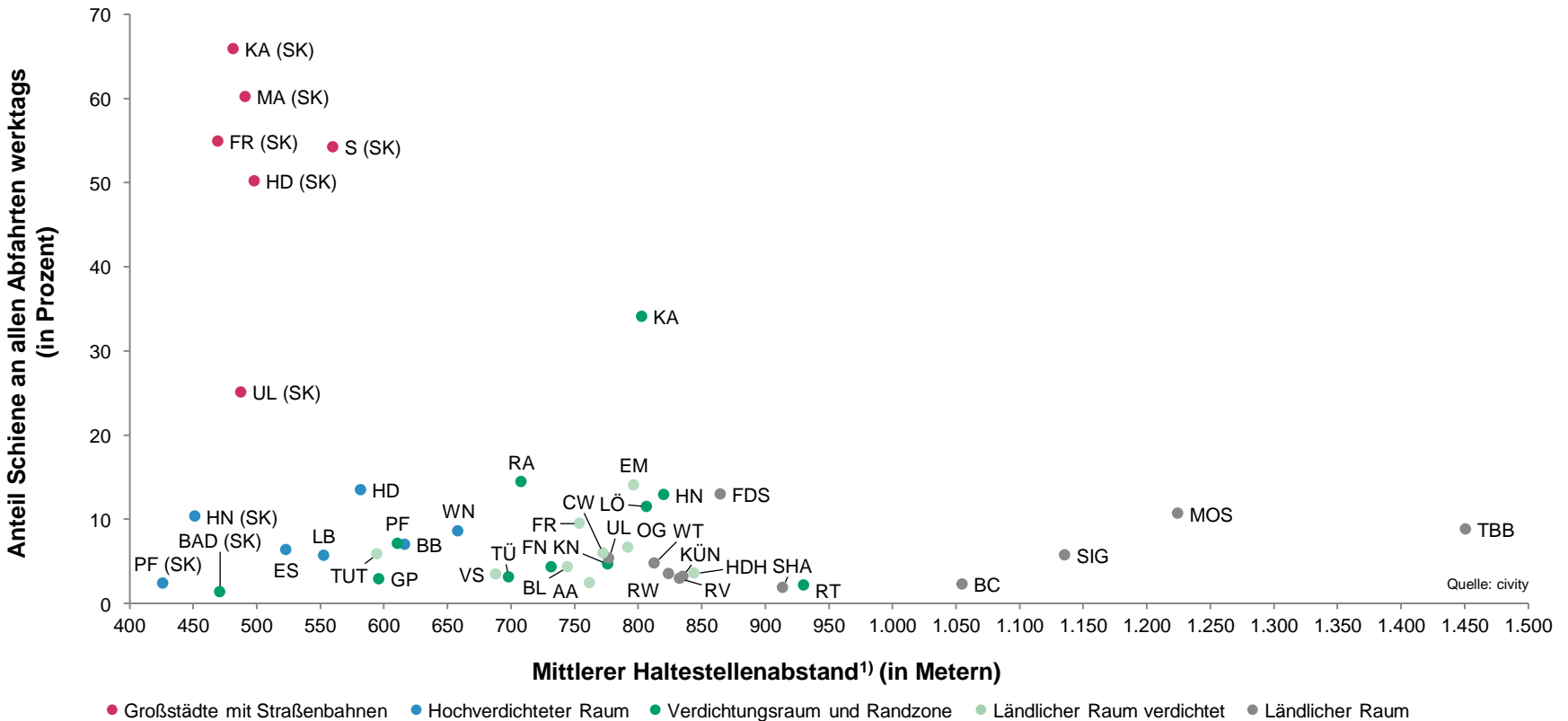


1) Mittlerer Abstand zwischen zwei Haltestellen auf einer Linie in Metern für alle Verkehrsmittel.
Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Bei einem sehr hohe Anteil Schienenverkehr ist der Haltestellenabstand gering, sonst kein eindeutiger Zusammenhang

Mittlerer Haltestellenabstand in Baden-Württemberg

Kreise

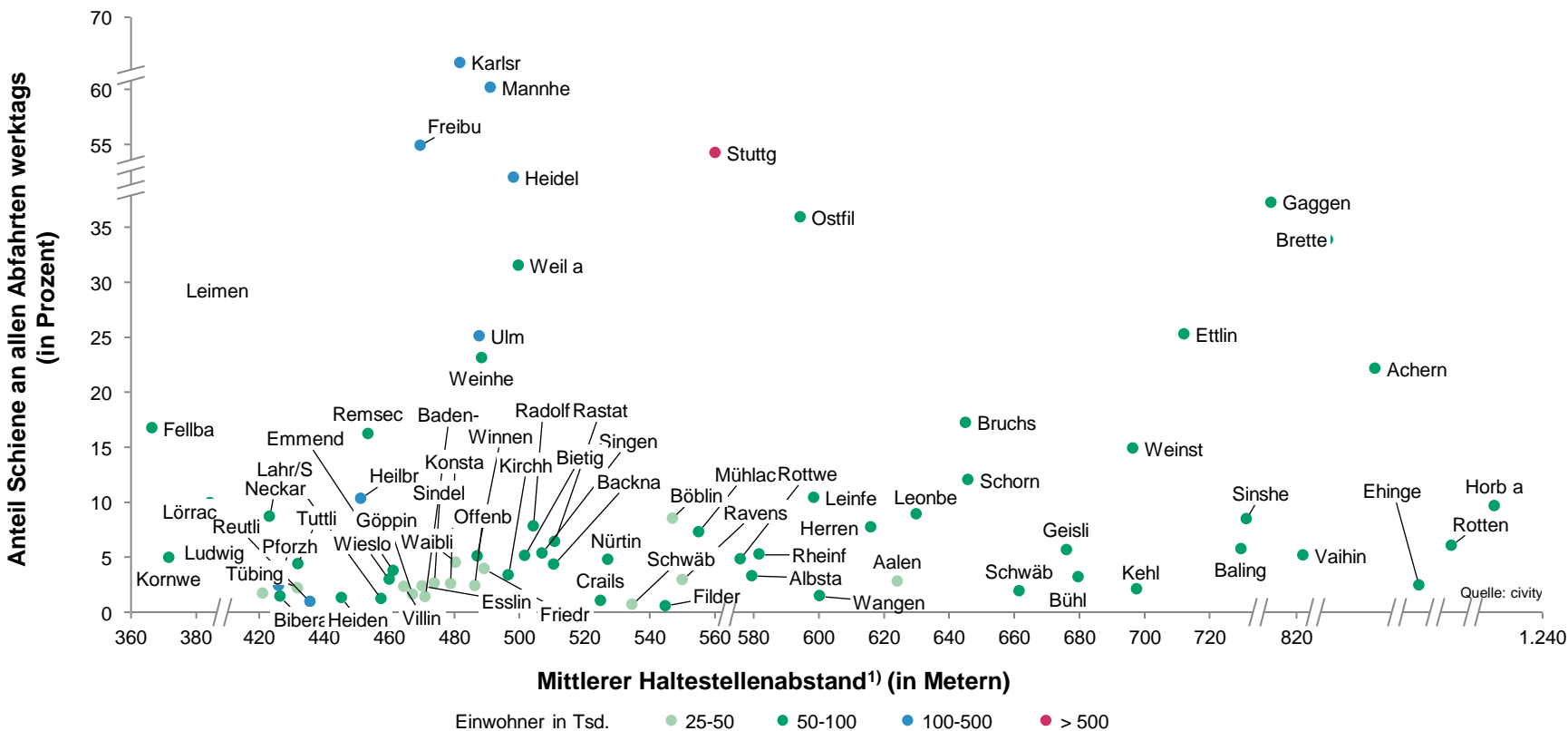


1) Mittlerer Abstand zwischen zwei Haltestellen auf einer Linie in Metern für alle Verkehrsmittel.
 Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

In den Gemeinden besteht kein Zusammenhang zwischen dem Anteil Schienenverkehr und dem Haltestellenabstand

Mittlerer Haltestellenabstand in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner

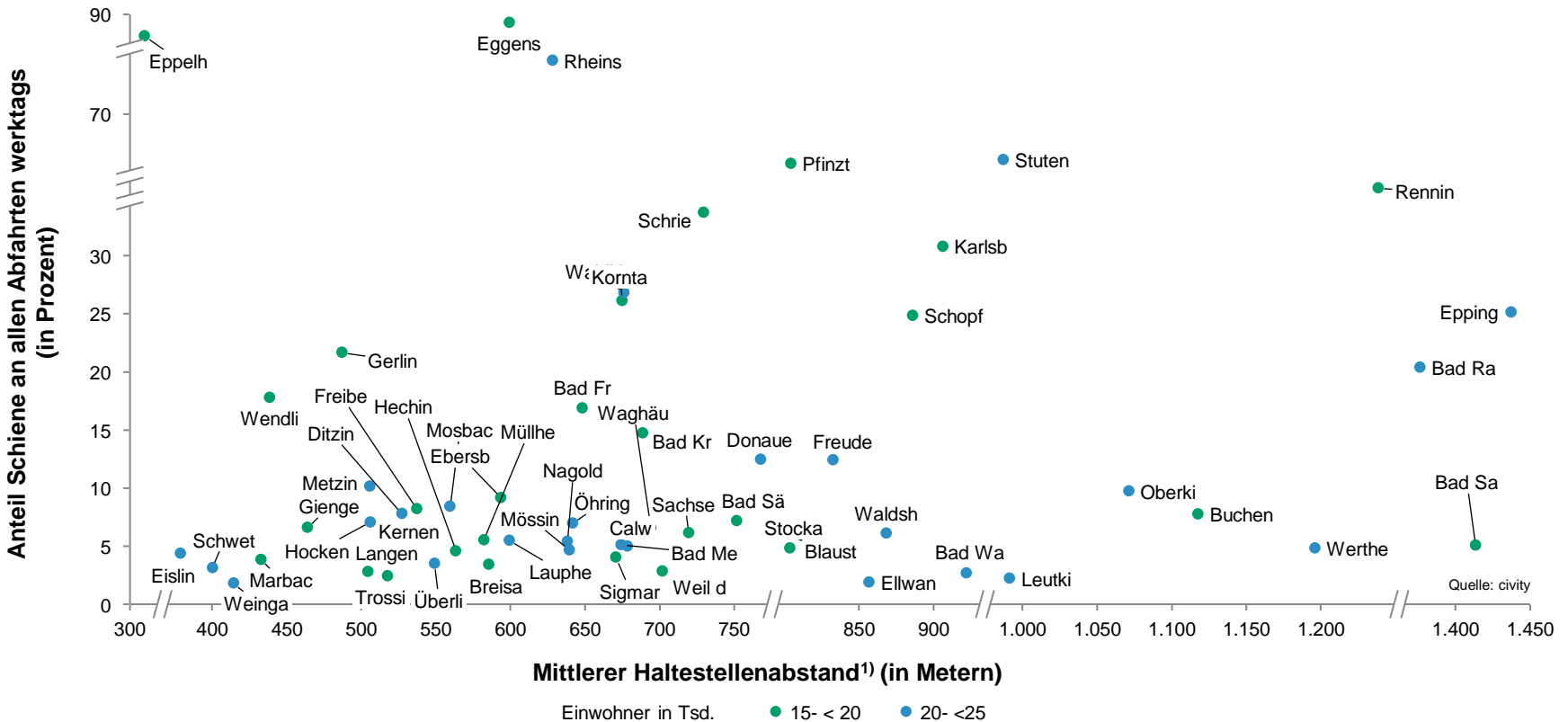


1) Mittlerer Abstand zwischen zwei Haltestellen auf einer Linie in Metern für alle Verkehrsmittel.
 Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

In den Gemeinden besteht kein Zusammenhang zwischen dem Anteil Schienenverkehr und dem Haltestellenabstand

Mittlerer Haltestellenabstand in Baden-Württemberg

Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



1) Mittlerer Abstand zwischen zwei Haltestellen auf einer Linie in Metern für alle Verkehrsmittel.
 Quelle: Hst.-Abfahrten (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

civity 2020 // Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Interpretationshinweis

Mittlerer Haltestellenabstand in Baden-Württemberg

Interpretation

- Die hier dargestellten mittleren Haltestellenabstände berücksichtigen alle Haltestellenabstände des ÖPNV.
- Folien dienen im wesentlichen zur Exploration und Plausibilisierung. In diesen Darstellungen geht es darum zu prüfen, ob der Schienen-Anteil mit dem mittleren Haltestellenabstand korreliert.
 - Auf Verbundebene besteht kein eindeutig ersichtlicher Zusammenhang.
 - Auf Kreisebene zeigt sich auch eher ein Zusammenhang zwischen Siedlungsdichte und Haltestellenabstand
 - Auf Gemeindeebene wird der Zusammenhang von Verkehrsmittel (z.B. Stadtbahn [Stuttgart] vs. Straßenbahn [Freiburg, Mannheim Karlsruhe etc.]) deutlich

Inhalt

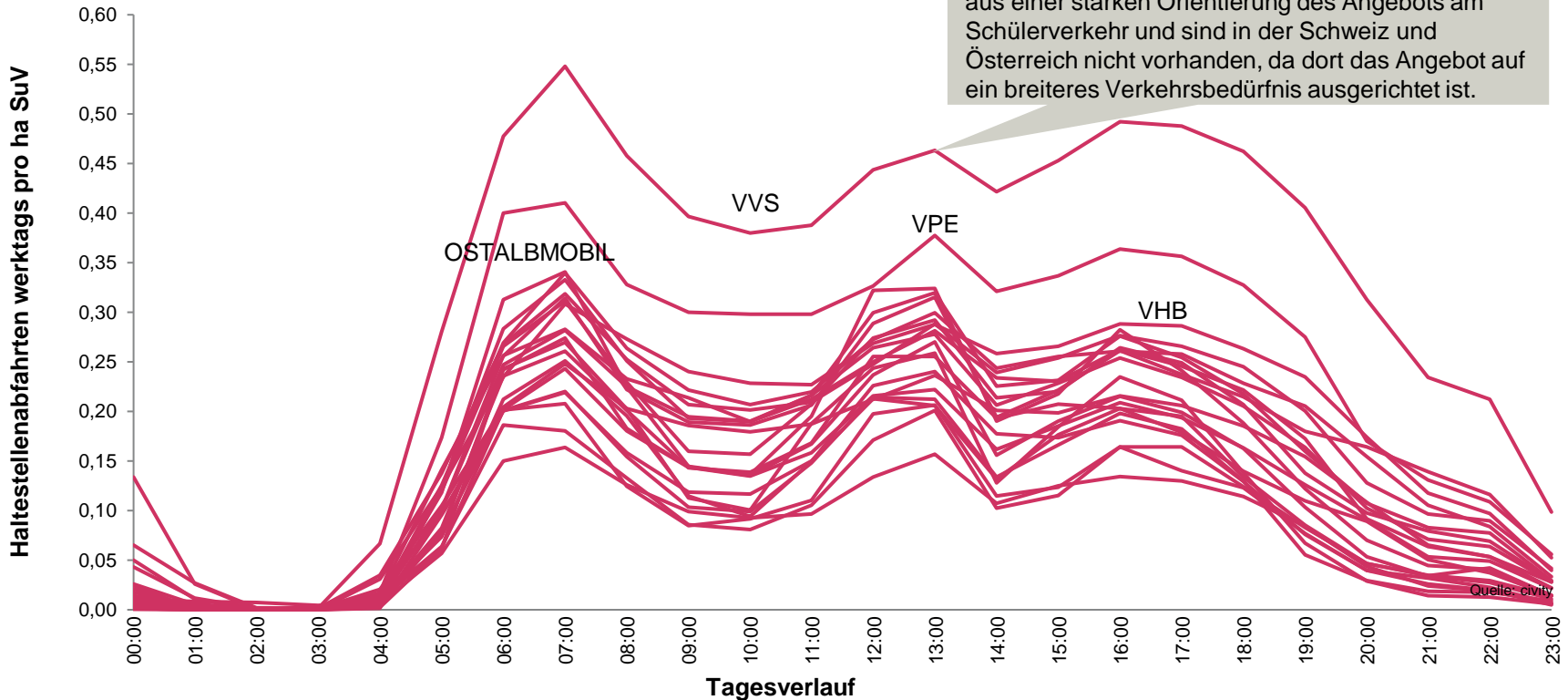
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktdichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - **Angebotsdichte im Tagesgang**
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

Alle Verbünde weisen typische Morgen- und Mittagsspitzen auf – teilweise weitere Angebotsspitzen am frühen Abend

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) in Baden-Württemberg

WERKTAG

Verbünde



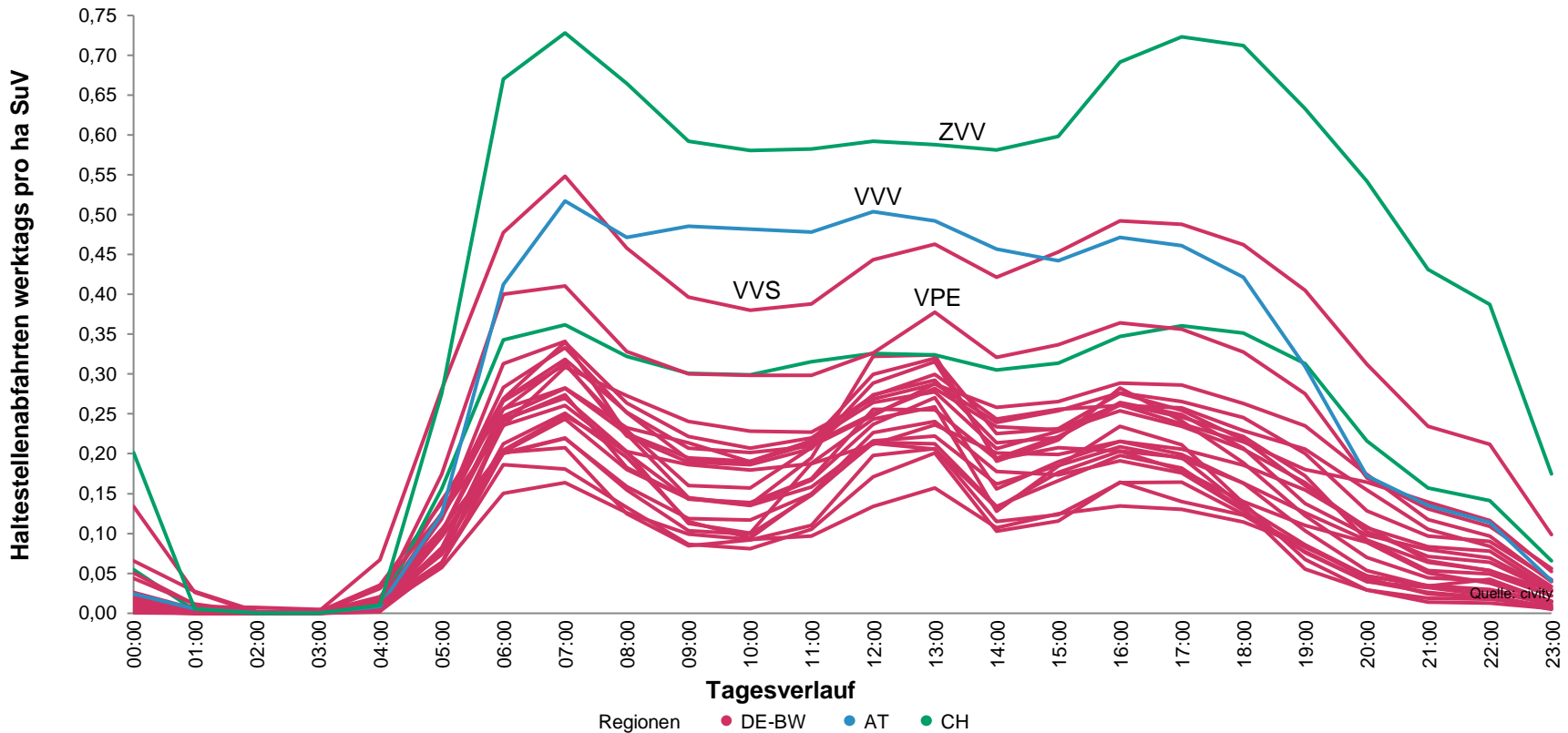
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Auf Verbundebene ist das Angebot des ZVV unter der Woche kontinuierlich am höchsten

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) im Vergleich

WERKTAG

Verbünde



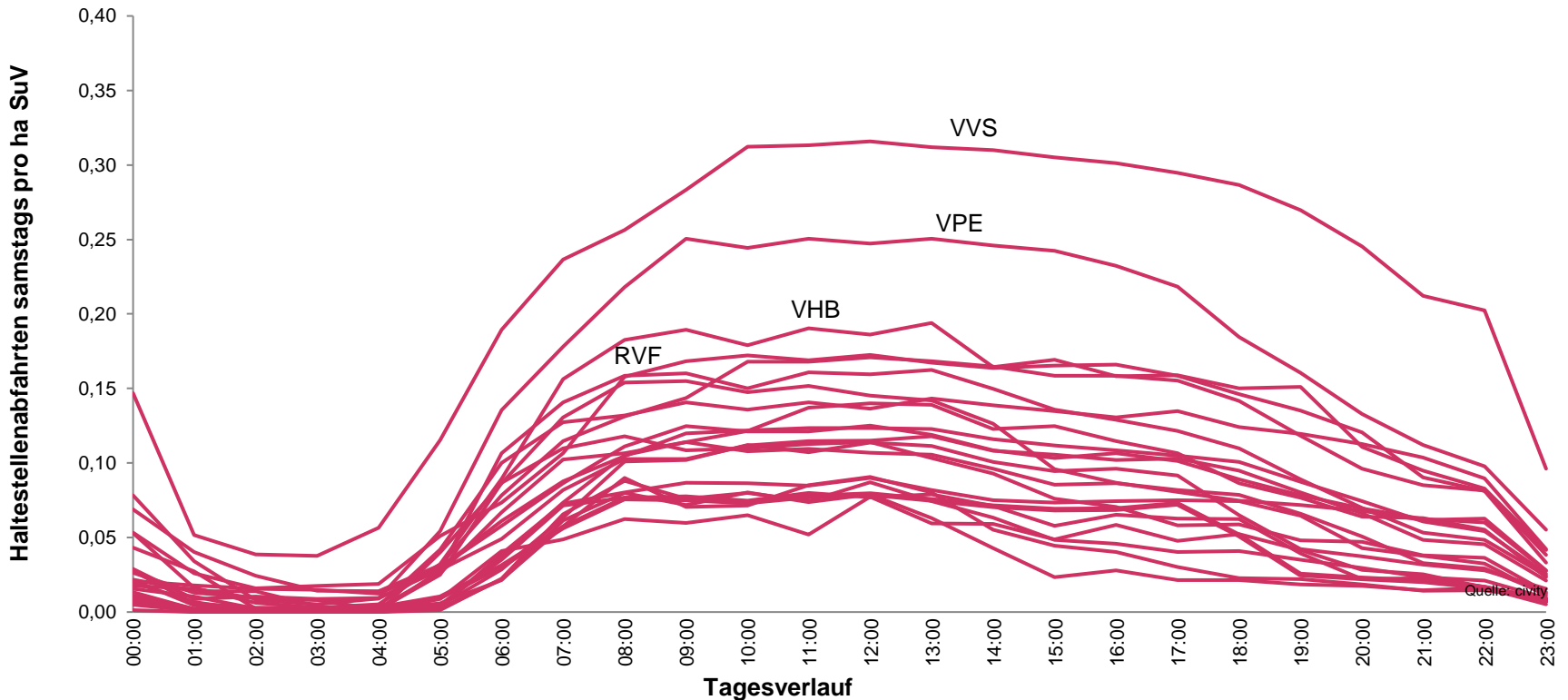
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Samstag ist das Angebot in den Verbänden ab dem Vormittag bis in den frühen Abend recht konstant

Angebot im Tagesverlauf (Sa) in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Verbünde



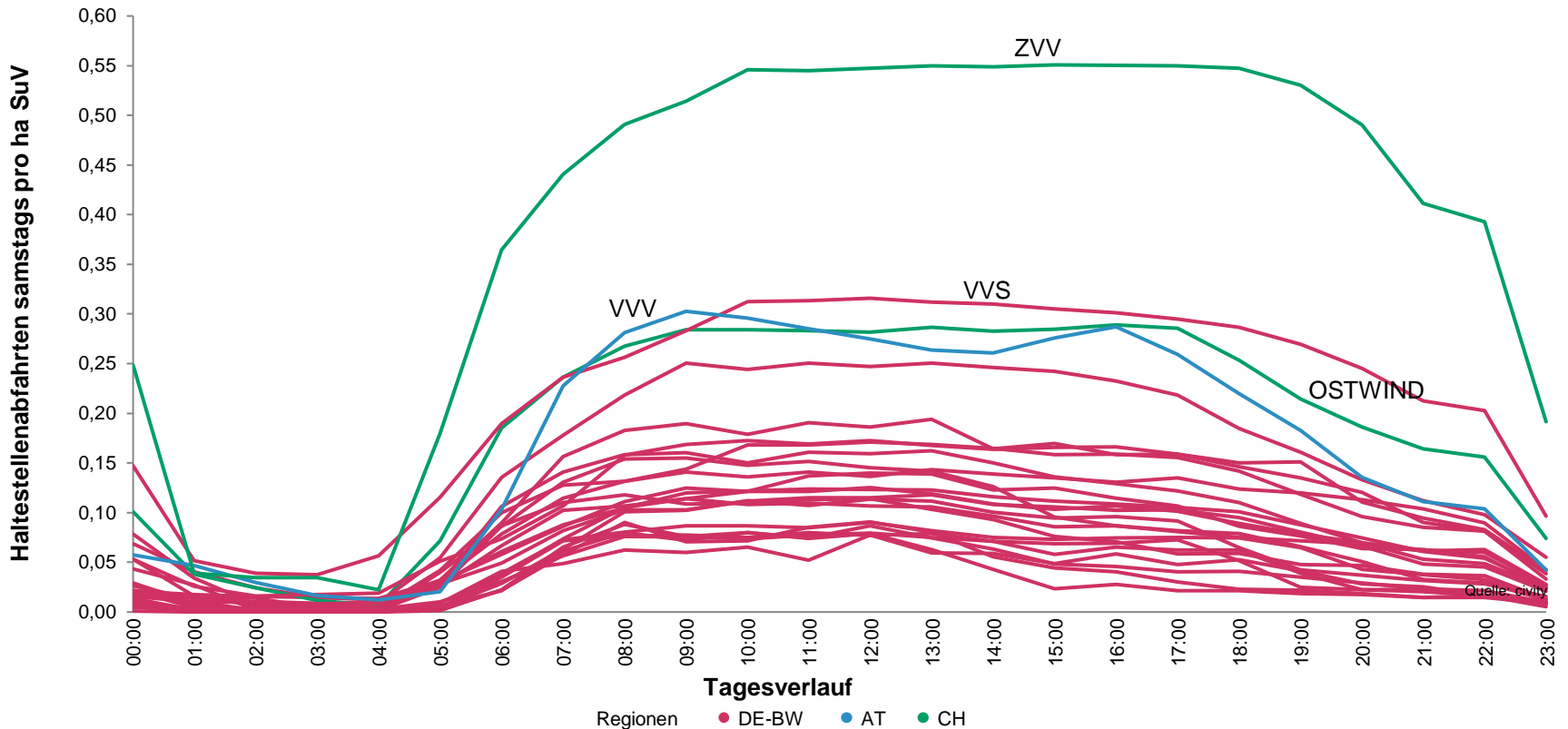
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civty 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Samstag ist das Angebot im ZVV signifikant höher als in den anderen Verbänden

Angebot im Tagesverlauf (Sa) im Vergleich

SAMSTAG

Verbünde



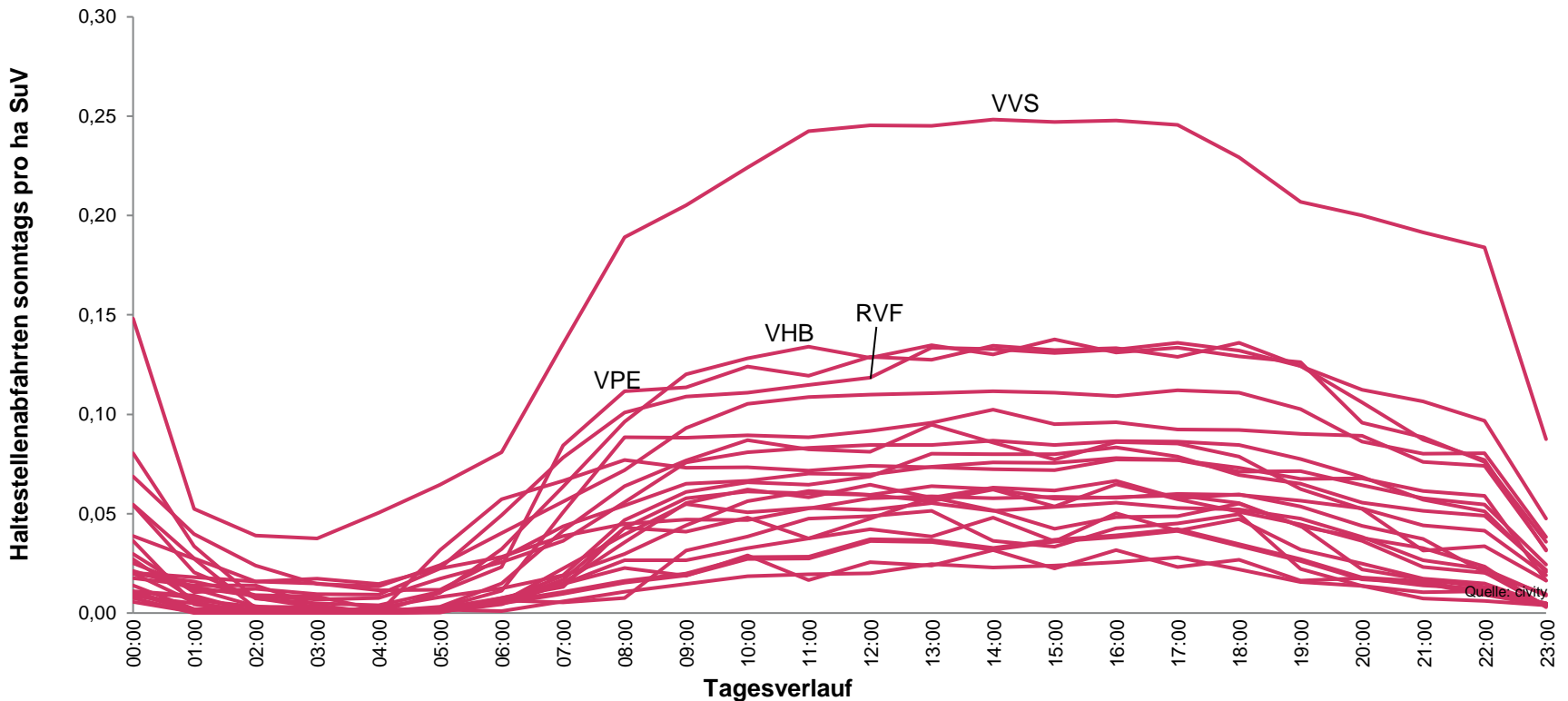
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Sonntags ist das Angebote der Verbünde tagsüber recht konstant – VVS mit signifikant höherem Angebot

Angebot im Tagesverlauf (So) in Baden-Württemberg

SONNTAG

Verbünde



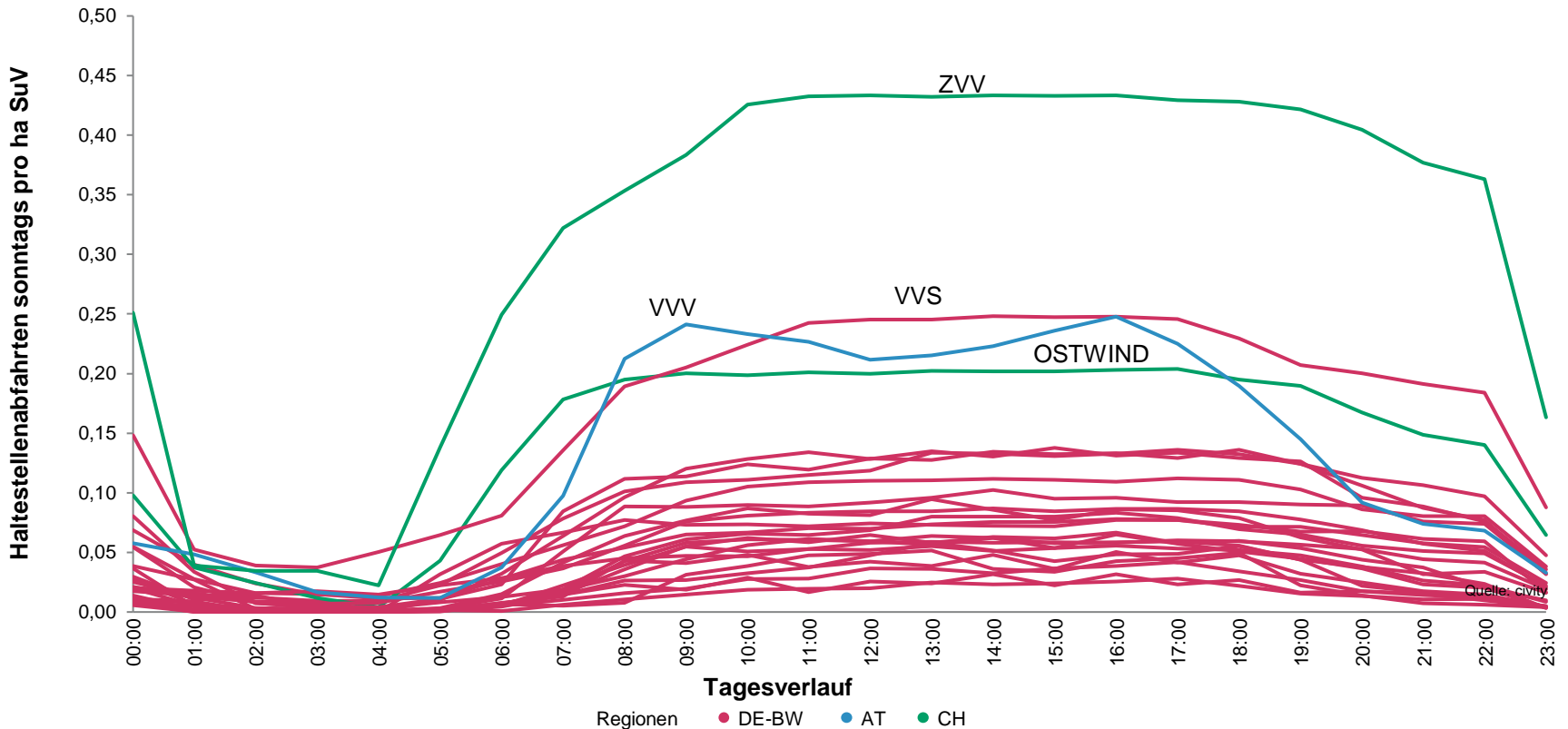
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Auch am Sonntag ist das Angebot der schweizerischen und österreichischen Verbünde mit am höchsten

Angebot im Tagesverlauf (So) im Vergleich

SONNTAG

Verbünde



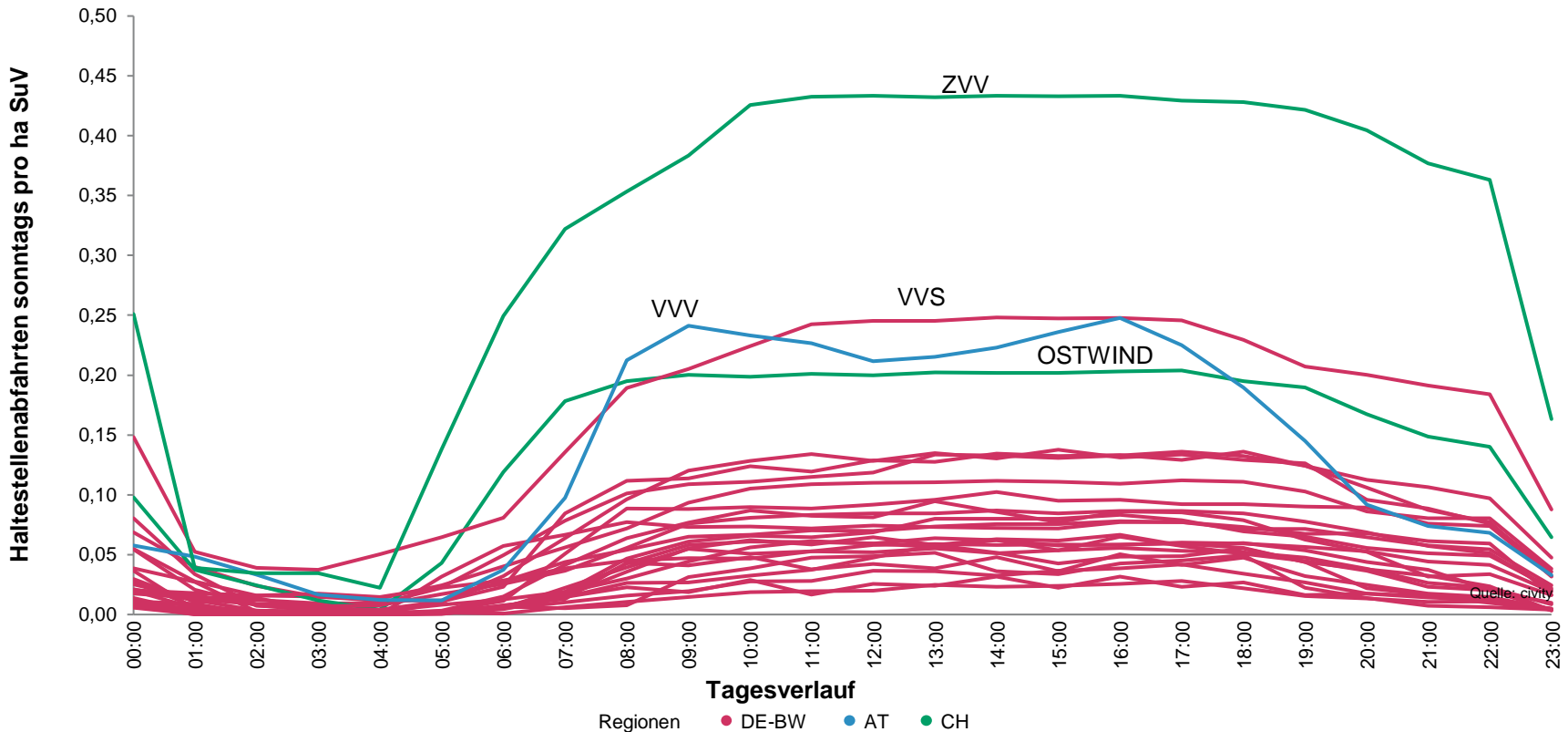
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Auch am Sonntag ist das Angebot der schweizerischen und österreichischen Verbünde mit am höchsten

Angebot im Tagesverlauf (So) im Vergleich

SONNTAG

Verbünde



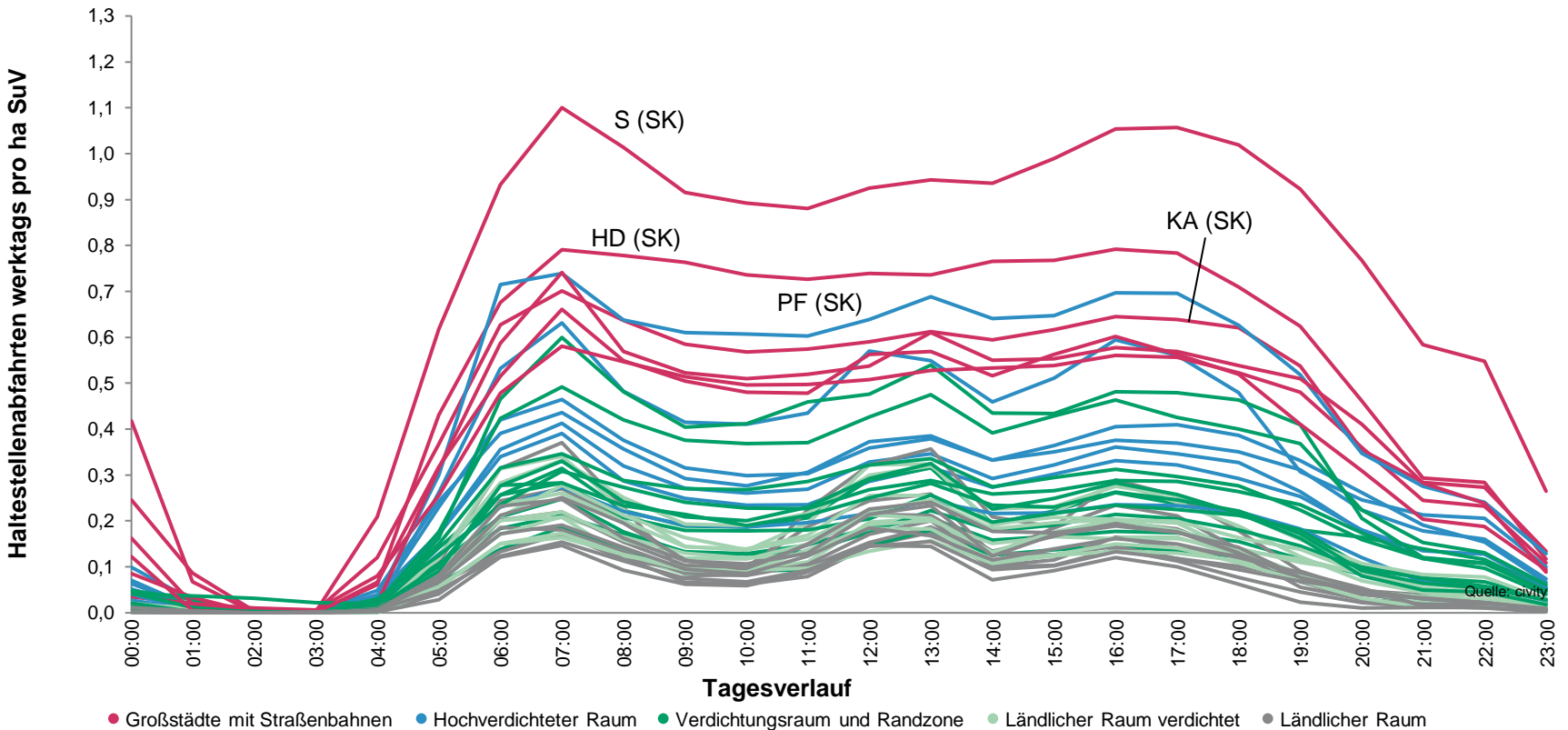
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Fast alle Kreise weisen typische Morgen- und Mittagsspitzen auf – teilweise weitere Angebotsspitzen am frühen Abend

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) in Baden-Württemberg

WERKTAG

Kreise



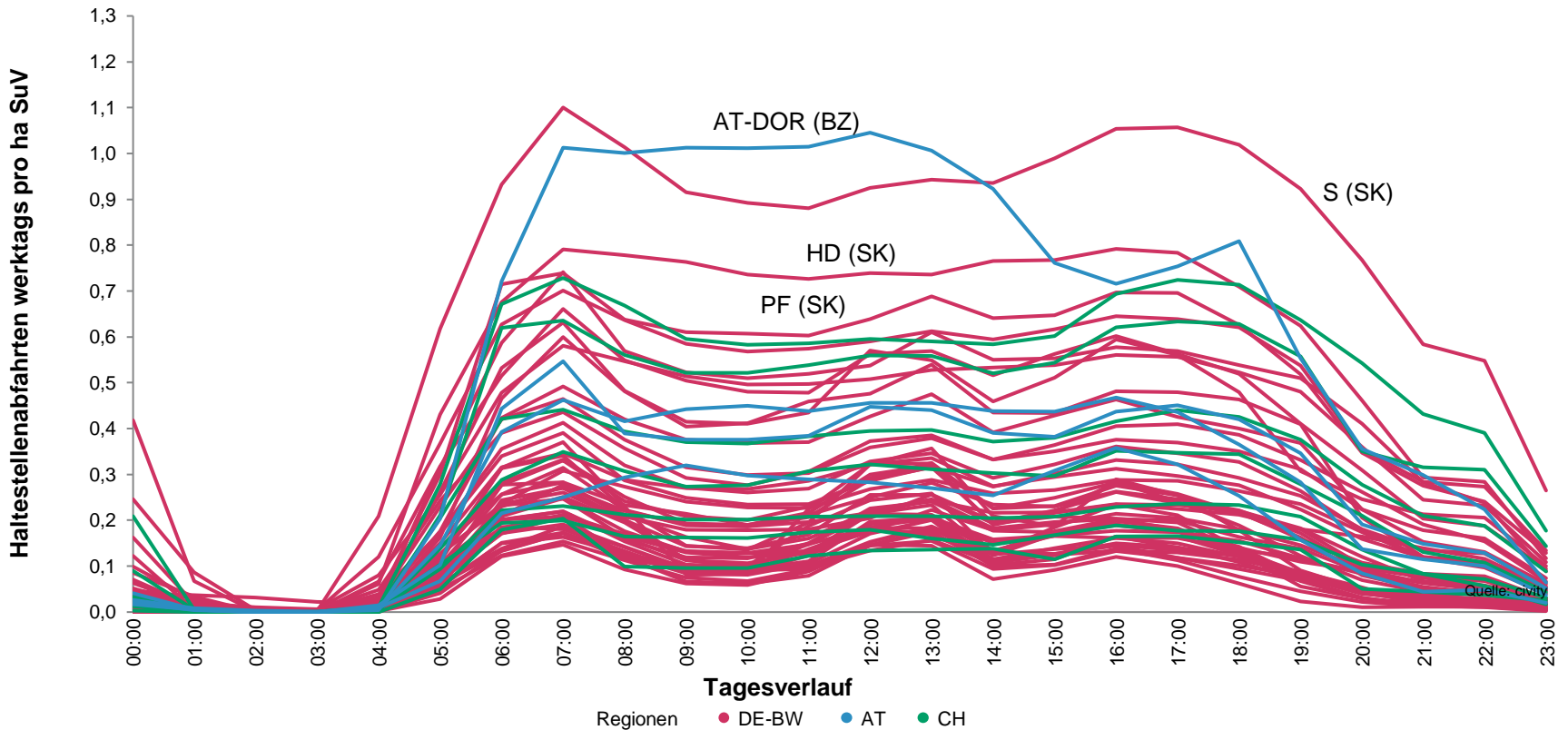
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civty 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Werktags ist auf Kreisebene das Angebot in Stadtkreis Stuttgart am höchsten

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) im Vergleich

WERKTAG

Kreise



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

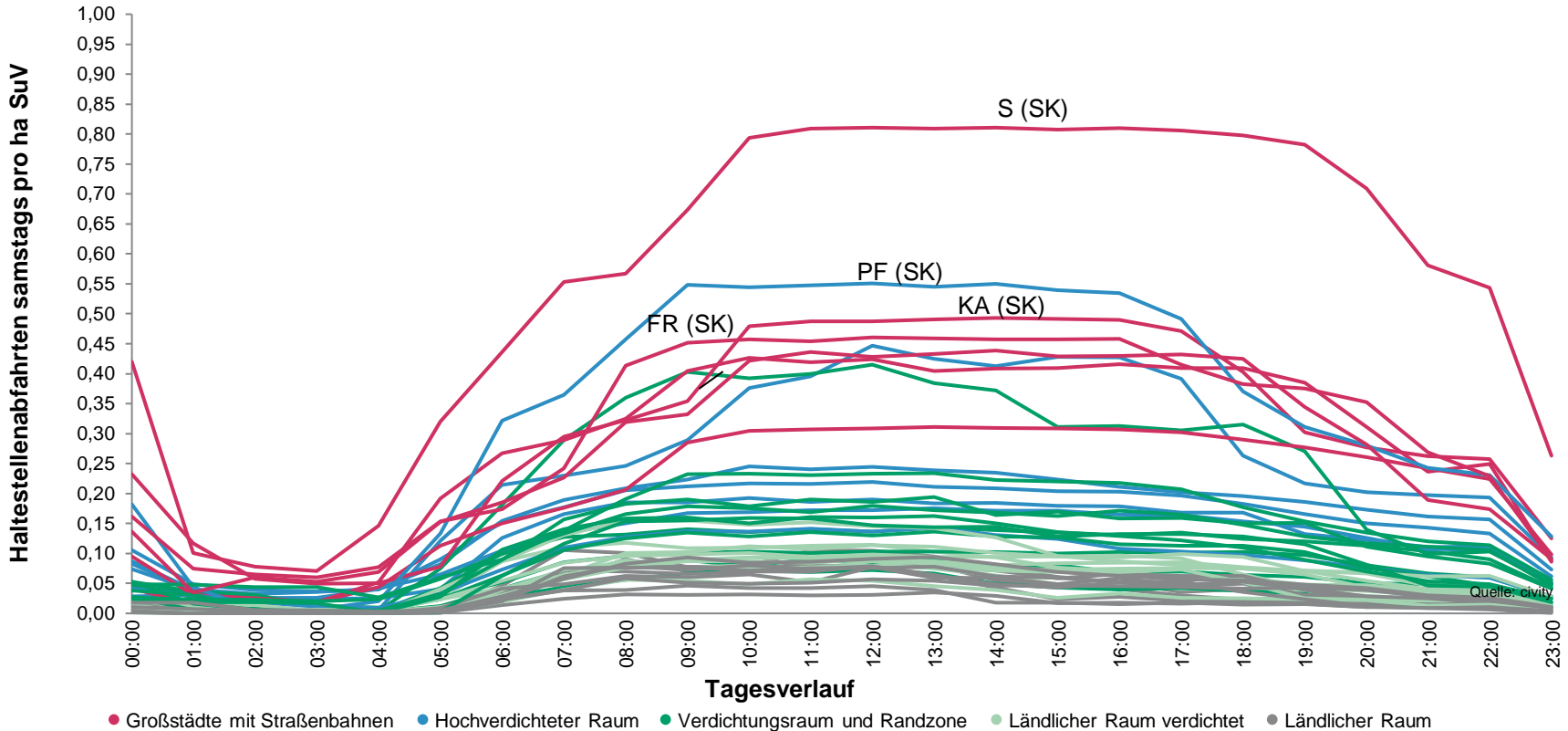
civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Samstag ist das Angebotsniveau in den Kreisen tagsüber recht konstant – je nach Einwohnerdichte auf anderem Niveau

Angebot im Tagesverlauf (Sa) in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Kreise



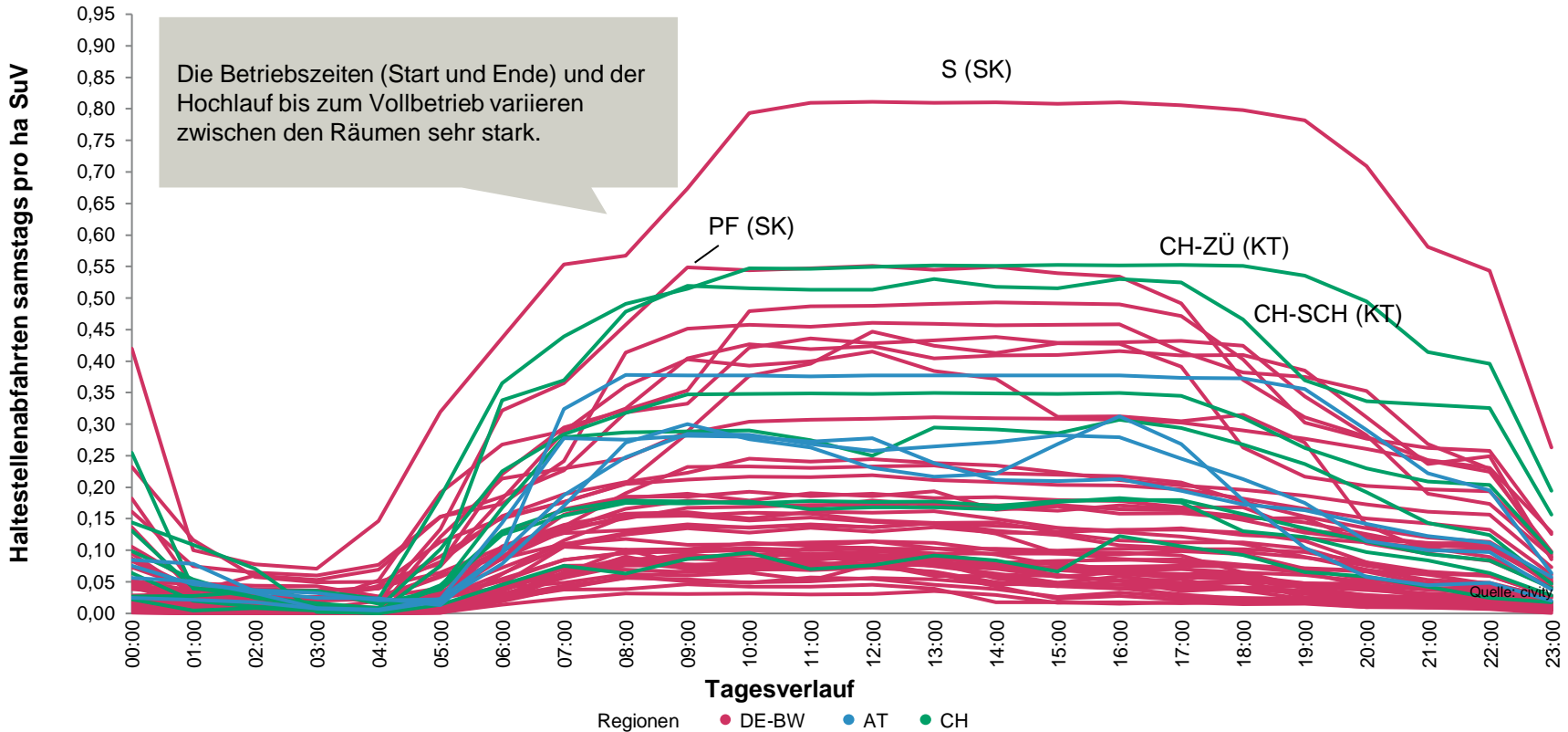
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Samstag ist auf Kreisebene das Angebot in Stadtkreis Stuttgart am höchsten mit den längsten Betriebszeiten

Angebot im Tagesverlauf (Sa) im Vergleich

SAMSTAG

Kreise



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

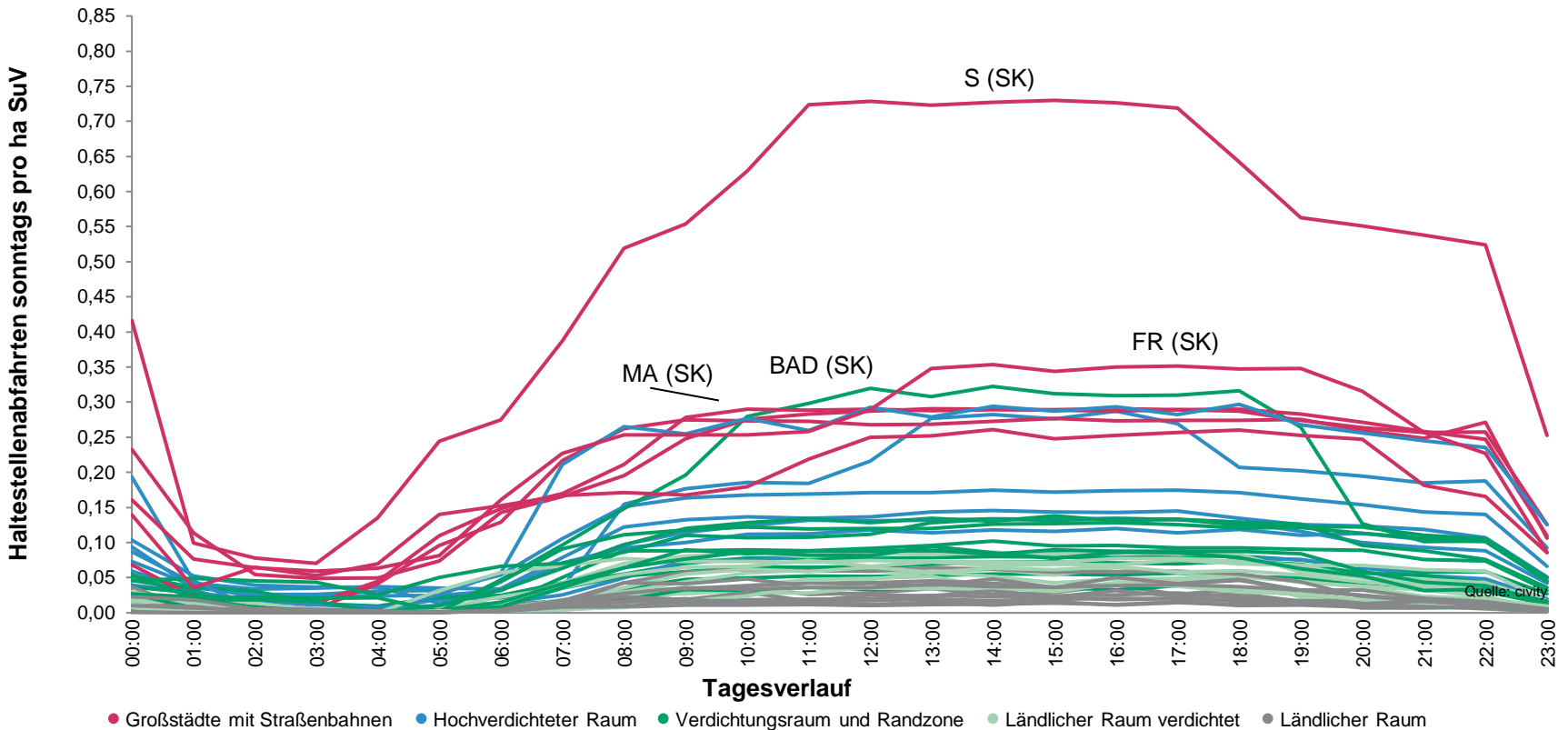
civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Stadtkreise weisen Sonntags das höchste und am längsten verfügbare Angebot auf

Angebot im Tagesverlauf (So) in Baden-Württemberg

SONNTAG

Kreise



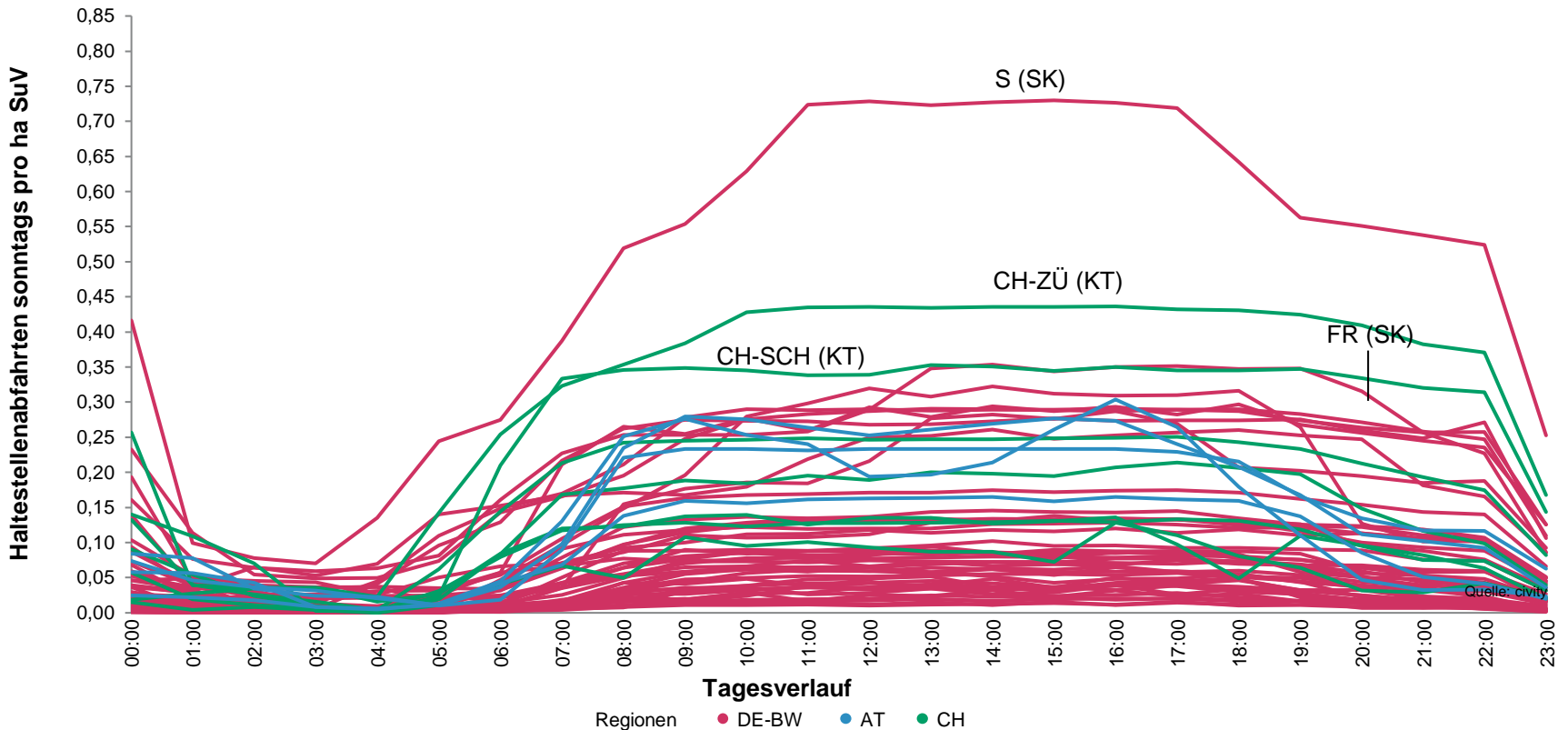
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Sonntag ist auf Kreisebene das Angebot in Stadtkreis Stuttgart am höchsten, gefolgt vom Kanton Zürich

Angebot im Tagesverlauf (So) im Vergleich

SONNTAG

Kreise



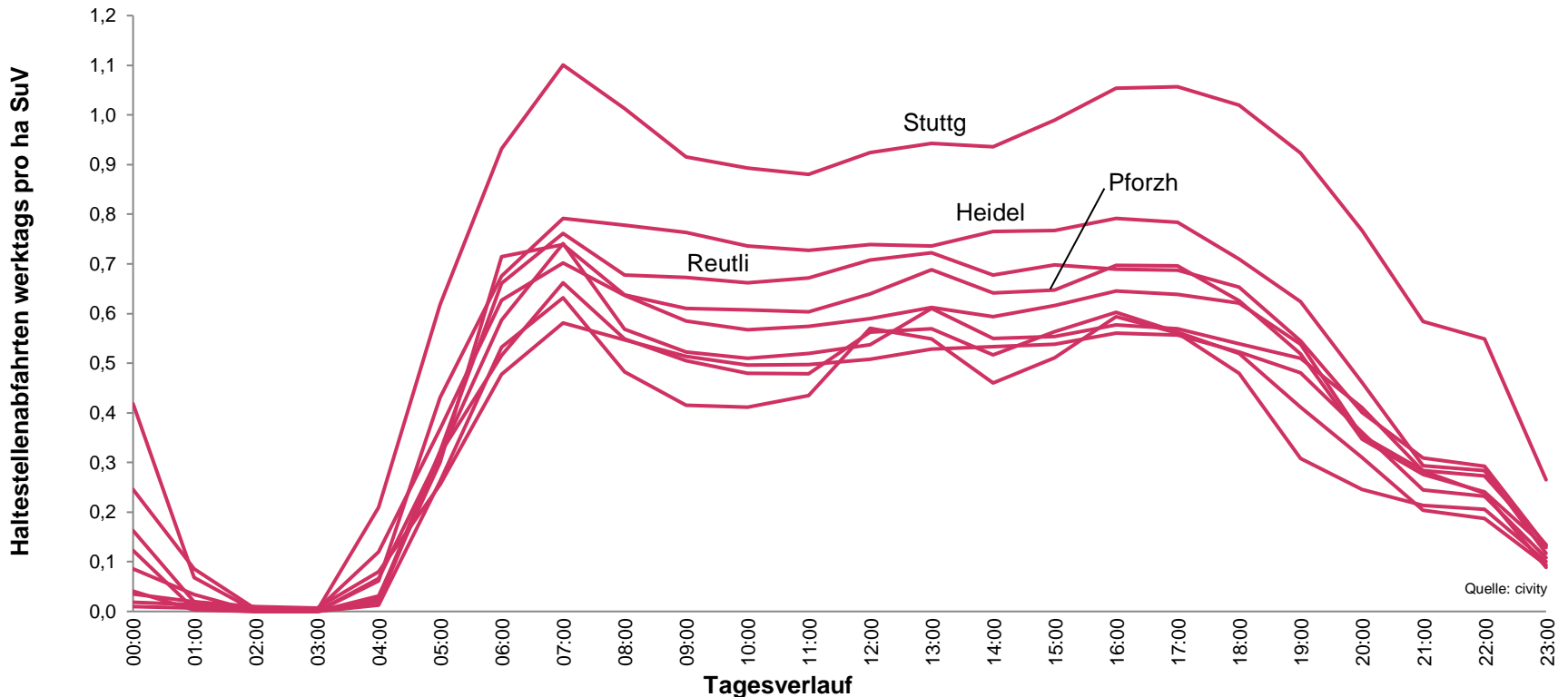
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Unter der Woche ist das Angebot in den großen Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) in Baden-Württemberg

WERKTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



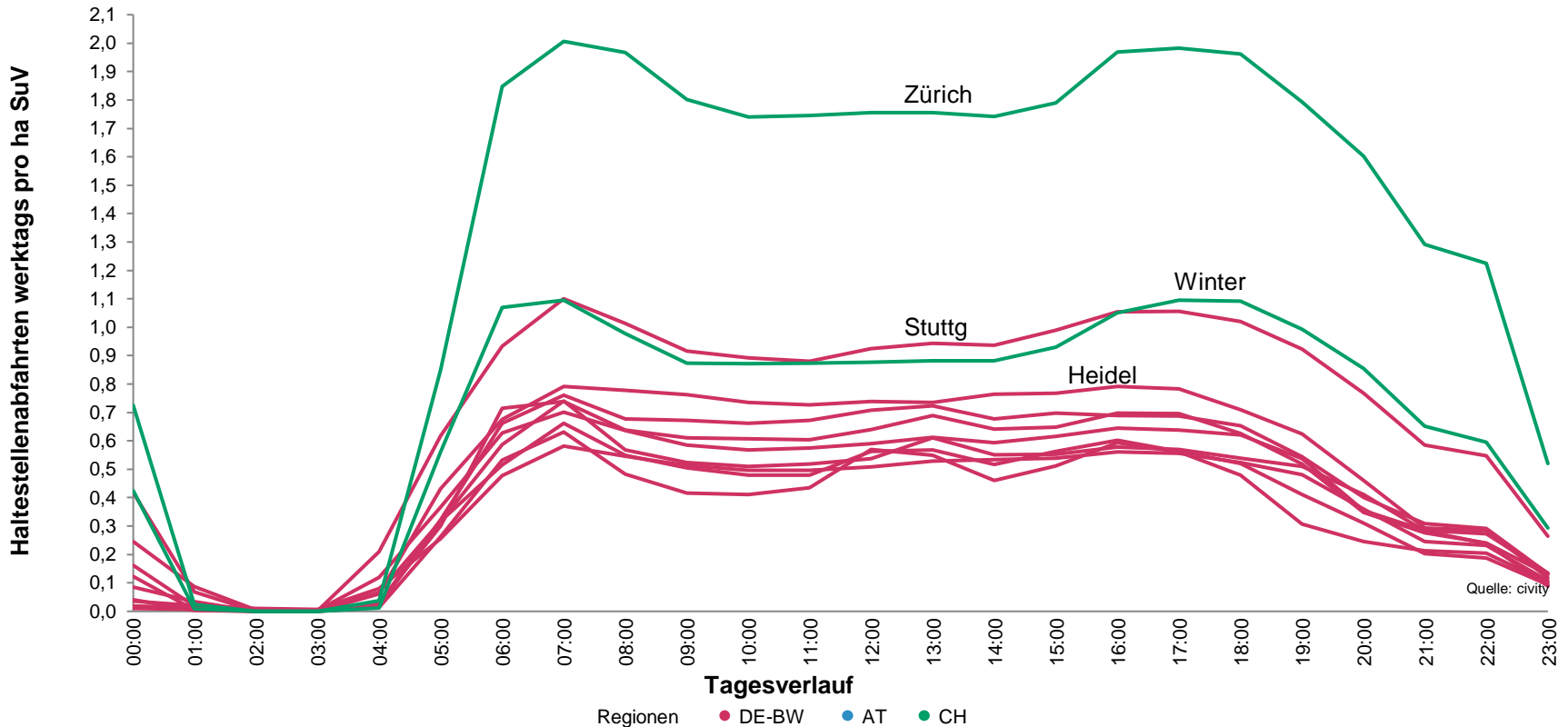
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Unter der Woche ist das Angebot in Zürich signifikant höher als in allen anderen großen Städten

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) im Vergleich

WERKTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



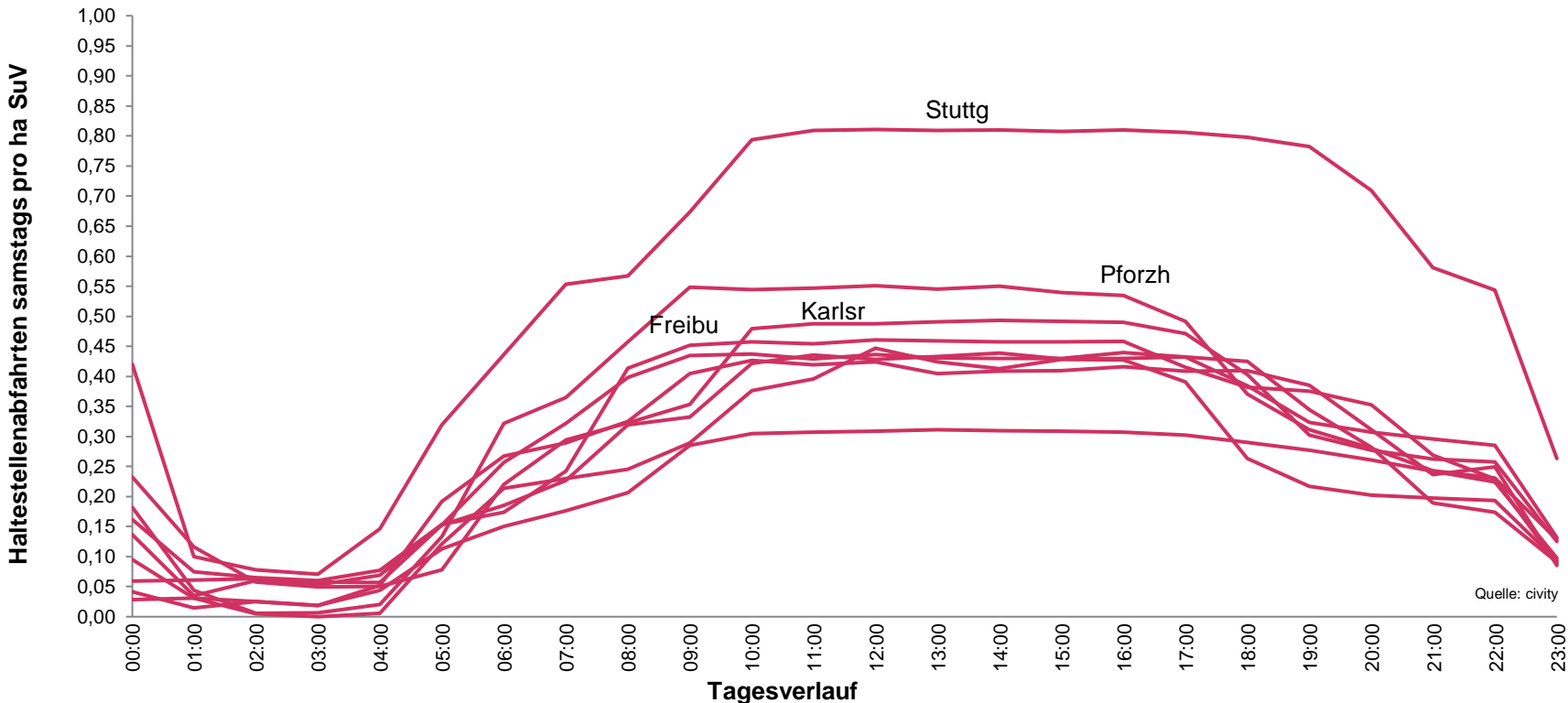
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist das Angebotsniveau in den großen Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (Sa) in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Quelle: civity

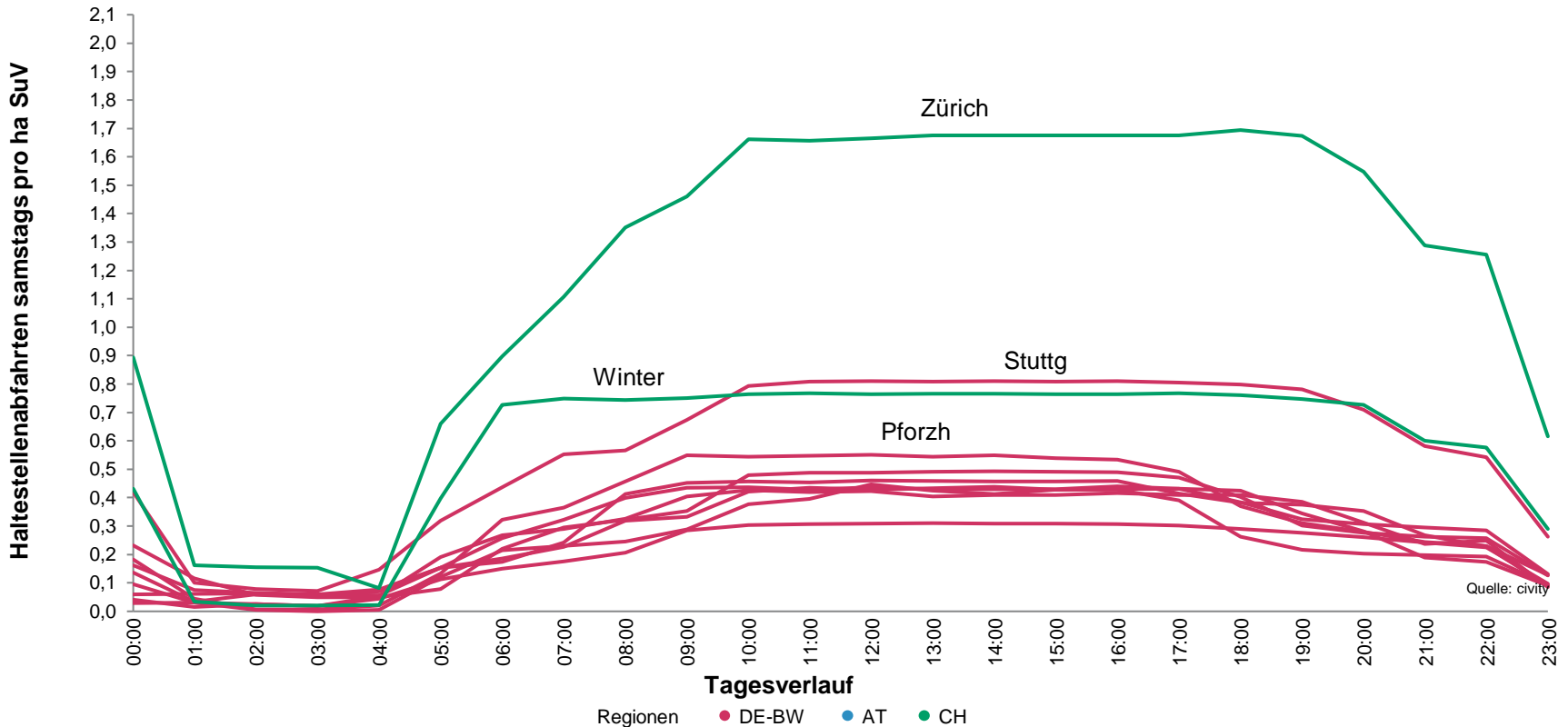
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist das Angebotsniveau der schweizerischen Städte kontinuierlich deutlich über dem in Baden-Württemberg

Angebot im Tagesverlauf (Sa) im Vergleich

SAMSTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



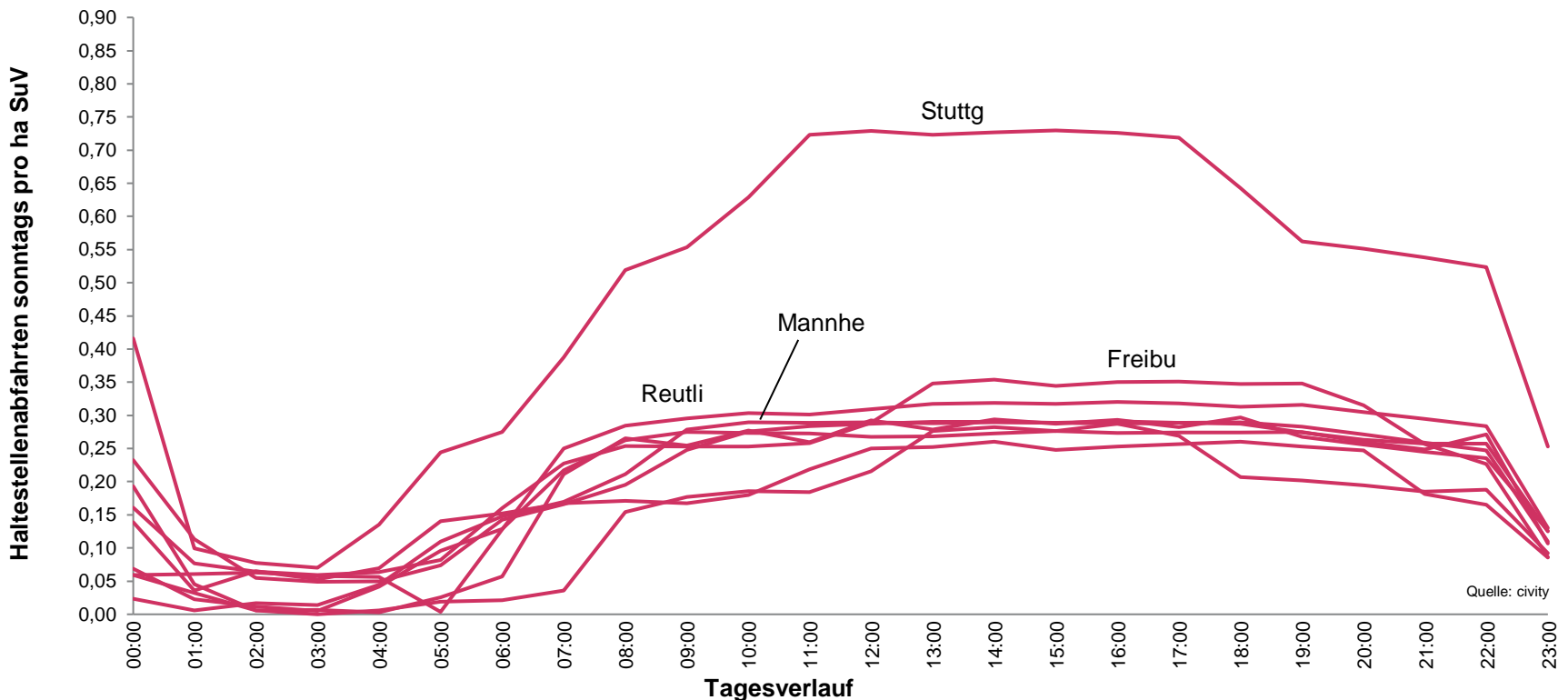
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist das Angebotsniveau in den großen Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (So) in Baden-Württemberg

SONNTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



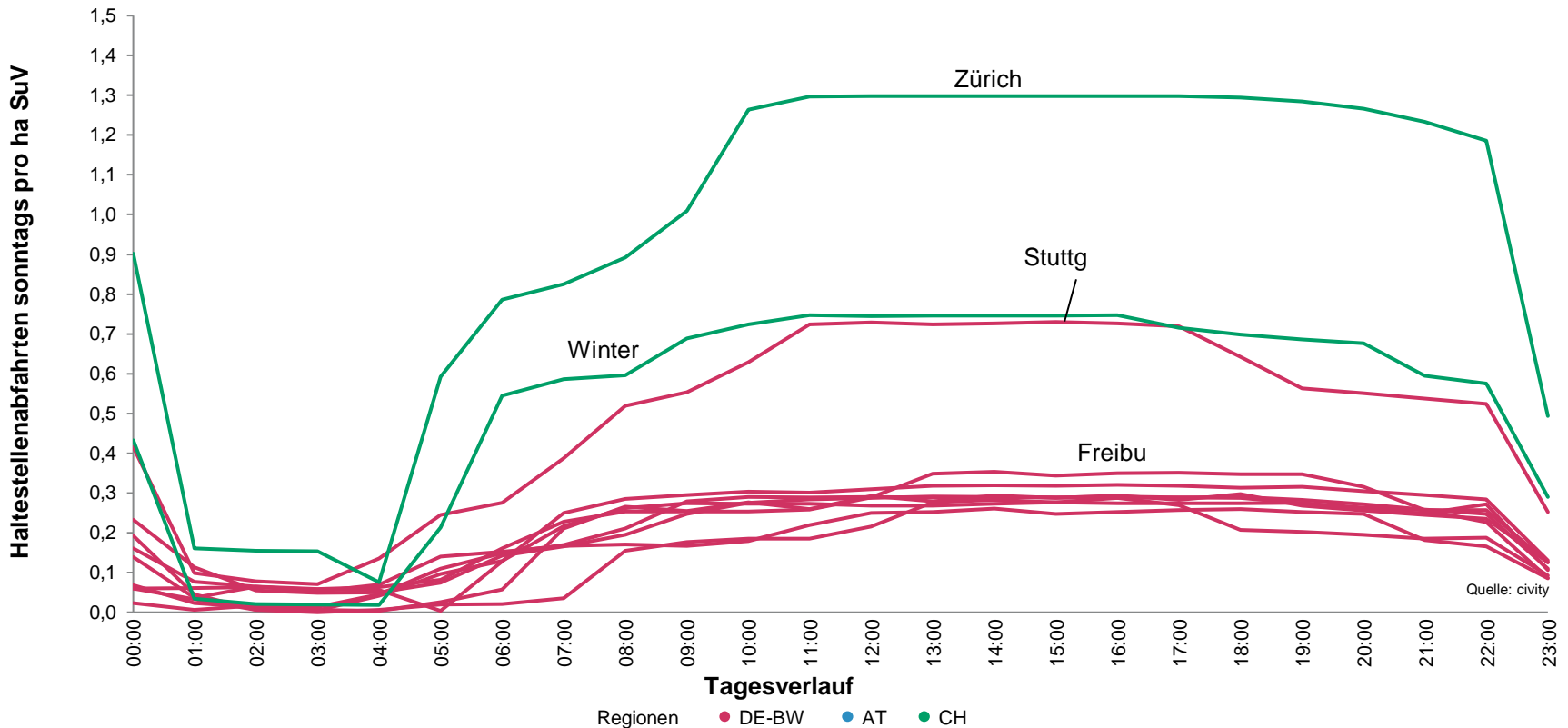
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist das Angebotsniveau der schweizerischen Städte kontinuierlich deutlich über dem in Baden-Württemberg

Angebot im Tagesverlauf (So) im Vergleich

SONNTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



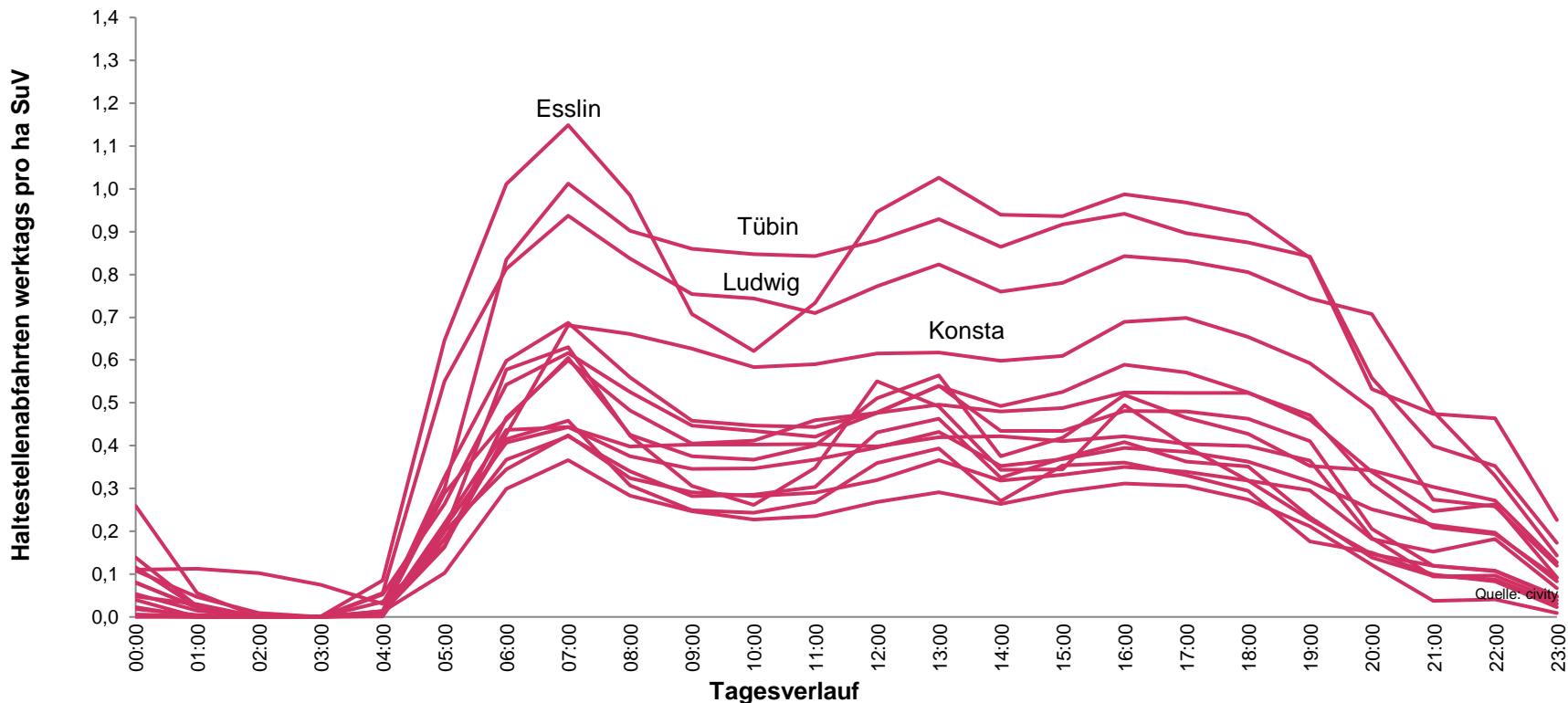
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Unter der Woche ist das Angebot in den mittelgroßen Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) in Baden-Württemberg

WERKTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



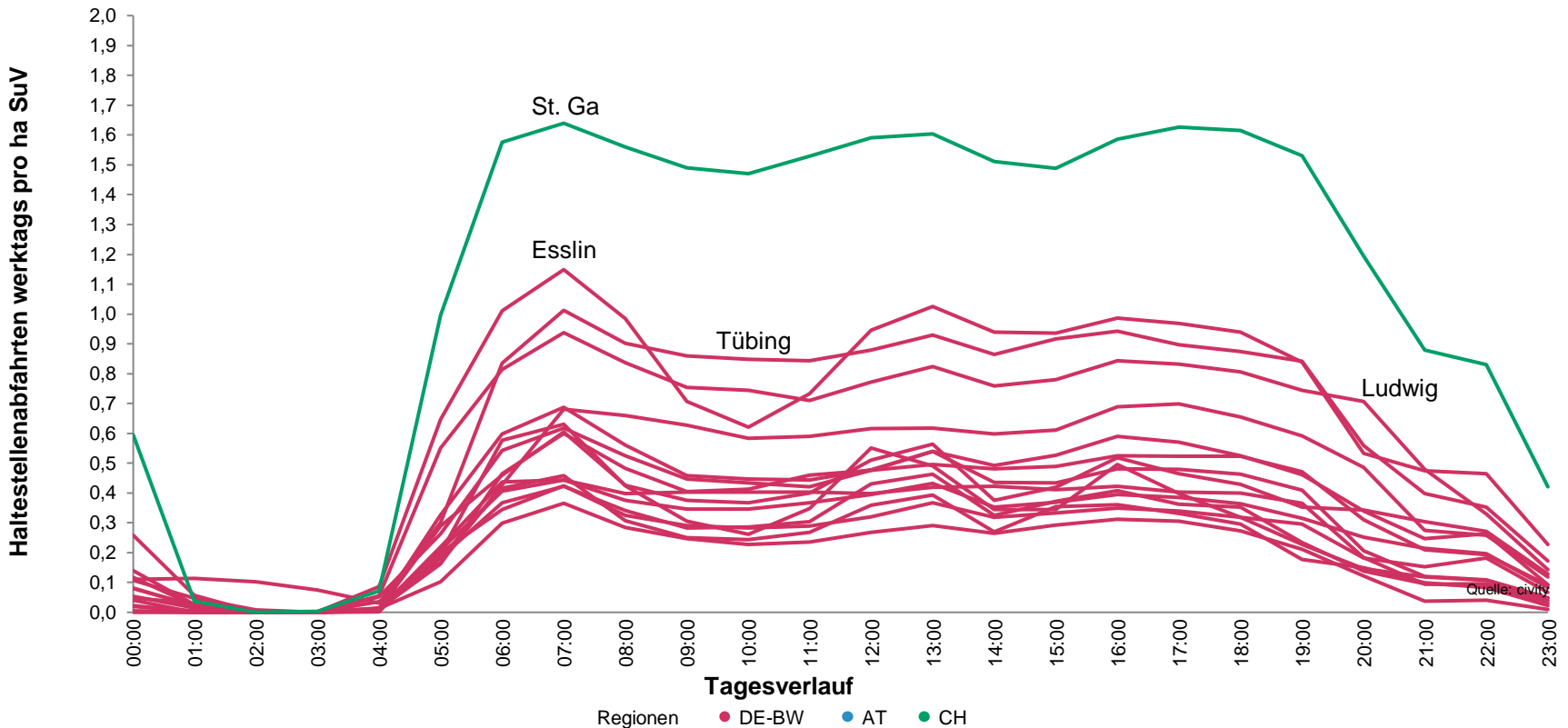
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Unter der Woche ist das Angebot in St. Gallen signifikant höher als in allen anderen mittelgroßen Städten

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) im Vergleich

WERKTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



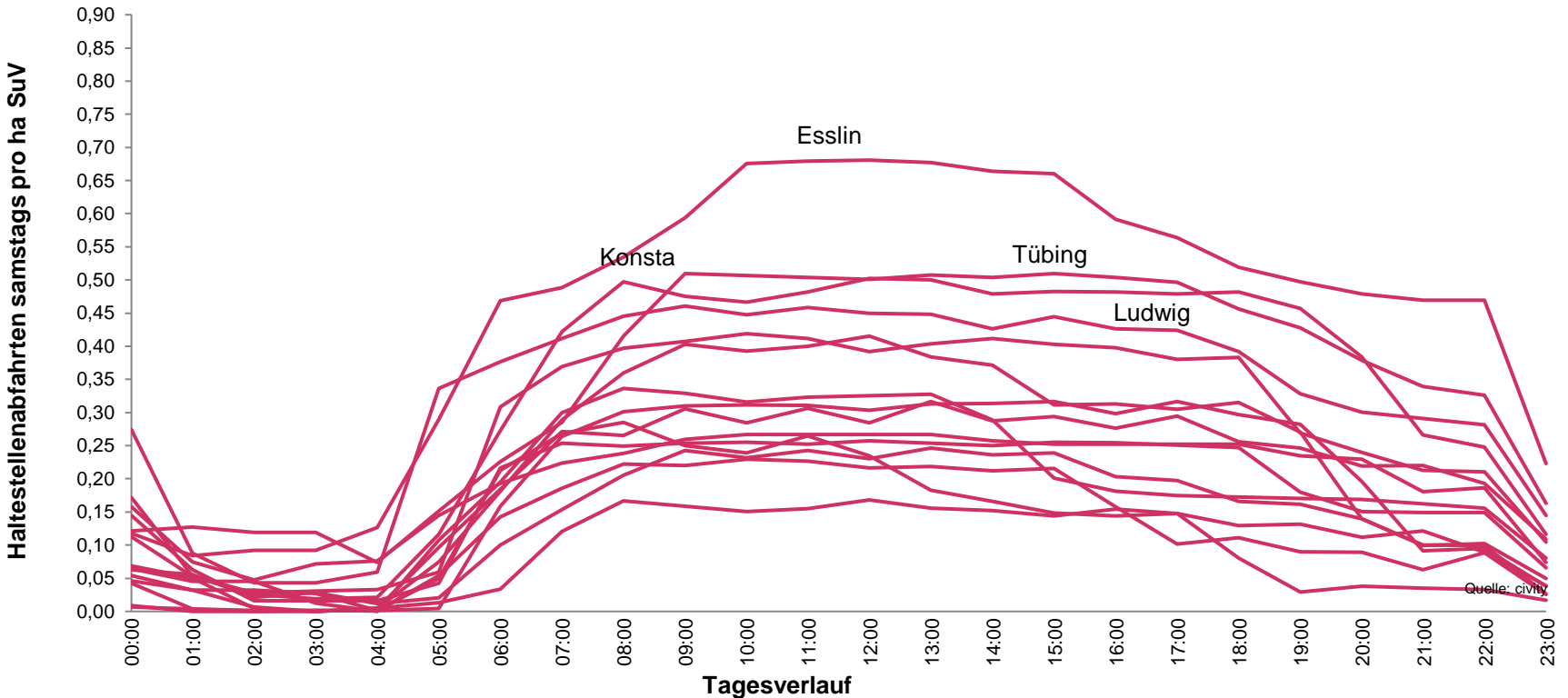
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist das Angebot in den mittelgroßen Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (Sa) in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

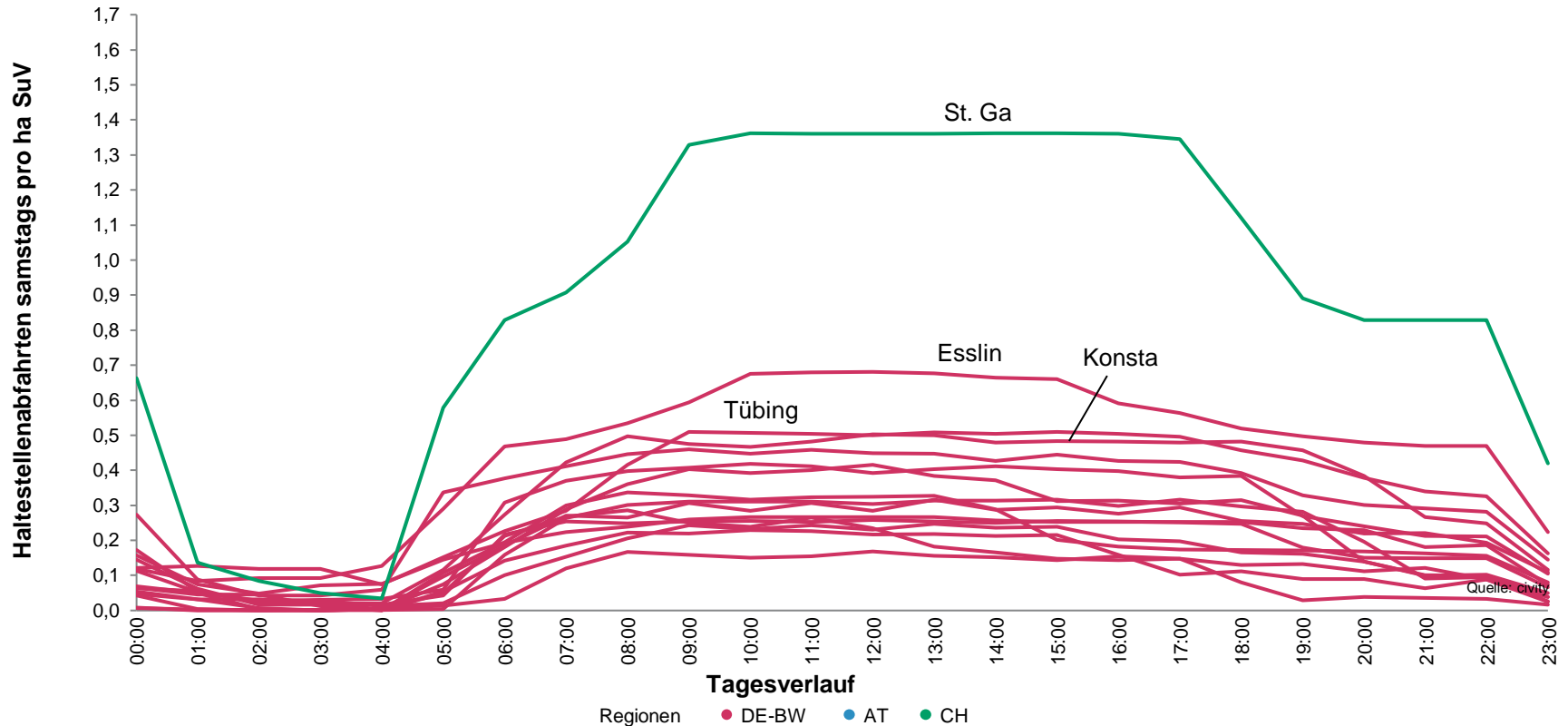
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Am Wochenende liegt das Angebotsniveau in St. Gallen kontinuierlich deutlich über dem in Baden-Württemberg

Angebot im Tagesverlauf (Sa) im Vergleich

SAMSTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



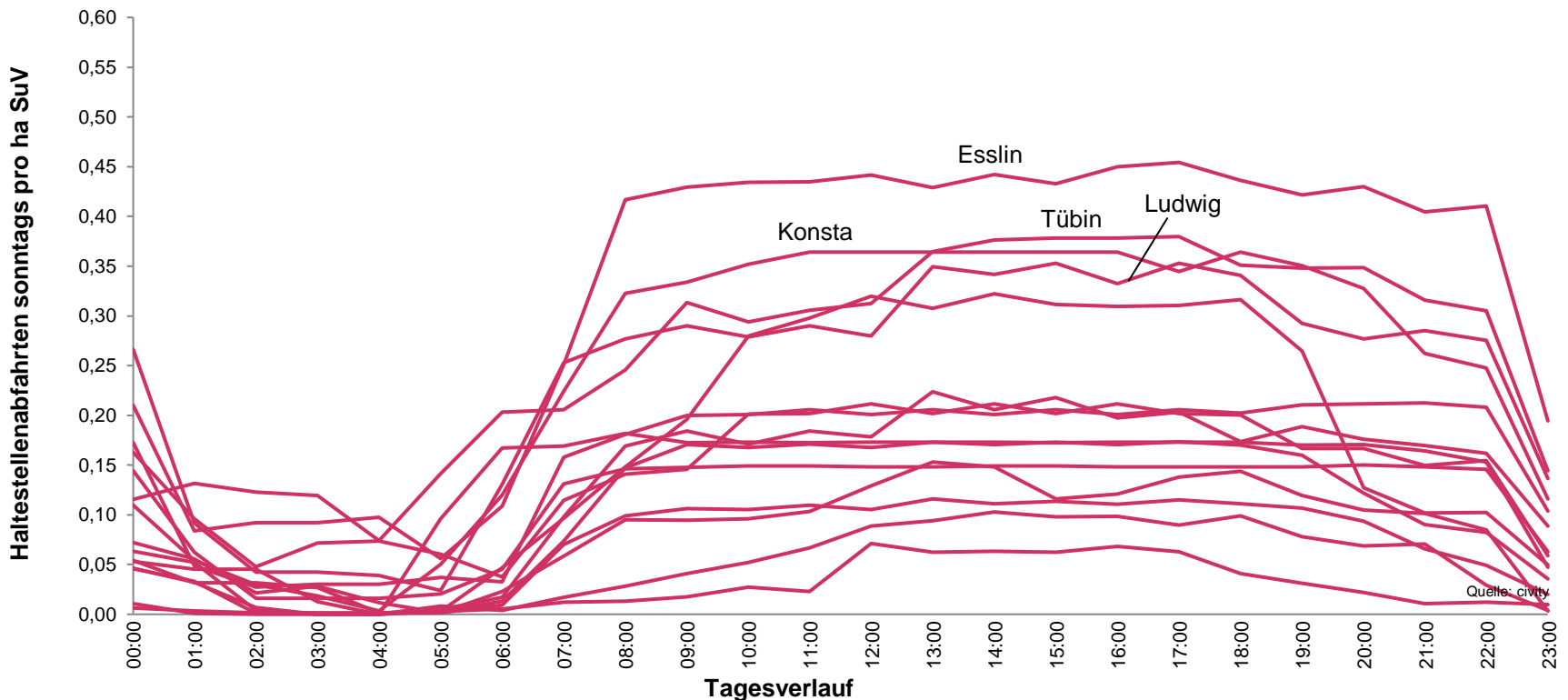
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist das Angebot in den mittelgroßen Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (So) in Baden-Württemberg

SONNTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



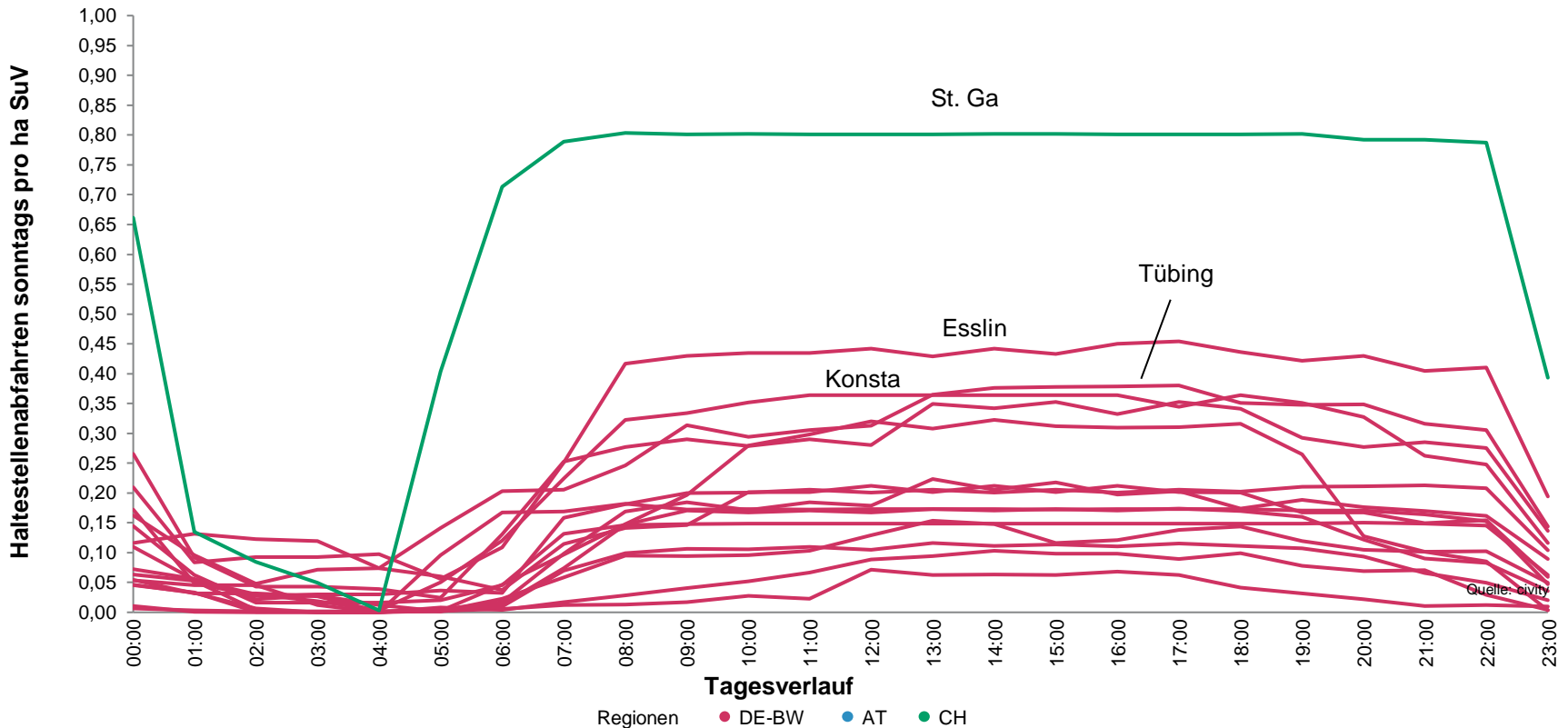
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende liegt das Angebotsniveau in St. Gallen kontinuierlich deutlich über dem in Baden-Württemberg

Angebot im Tagesverlauf (So) im Vergleich

SONNTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



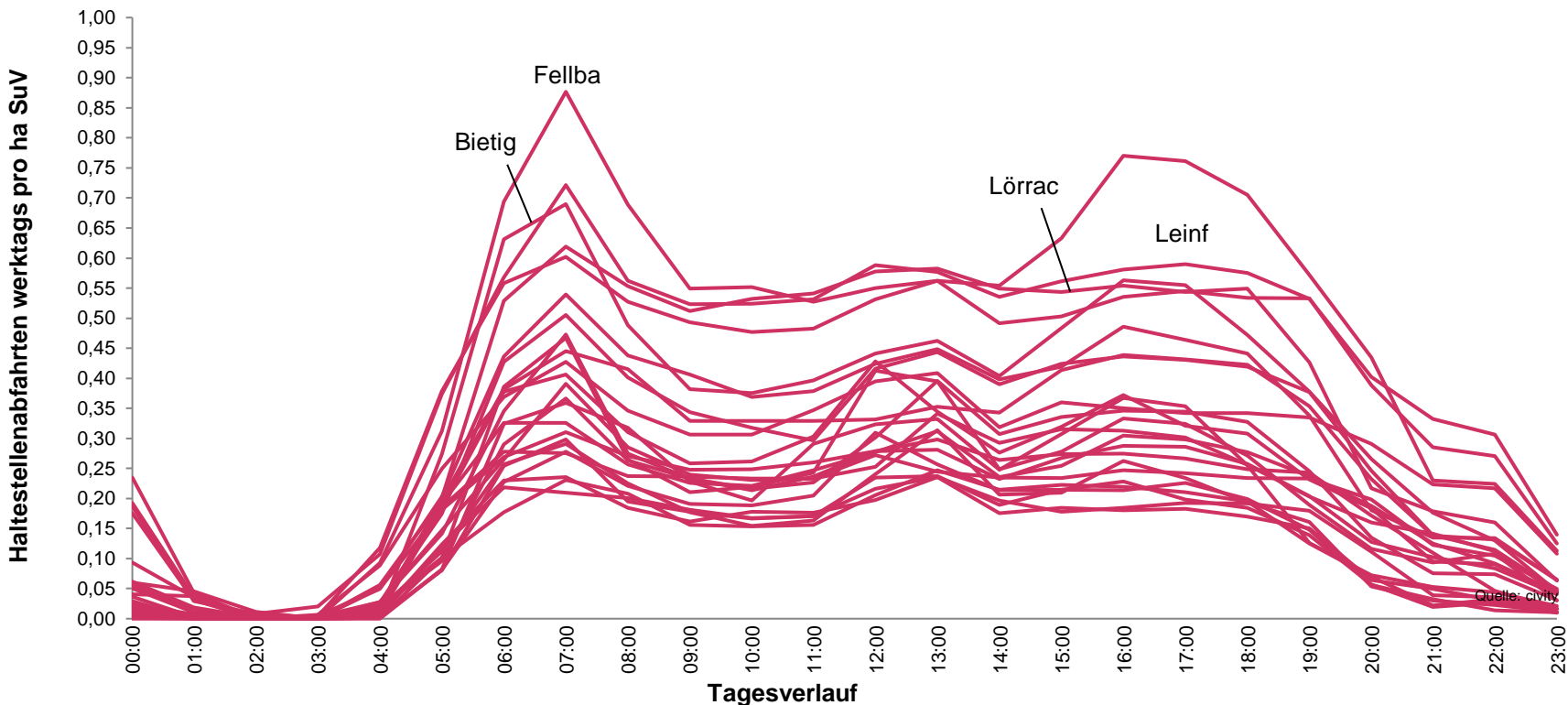
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Unter der Woche ist das Angebot in den kleineren Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) in Baden-Württemberg

WERKTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



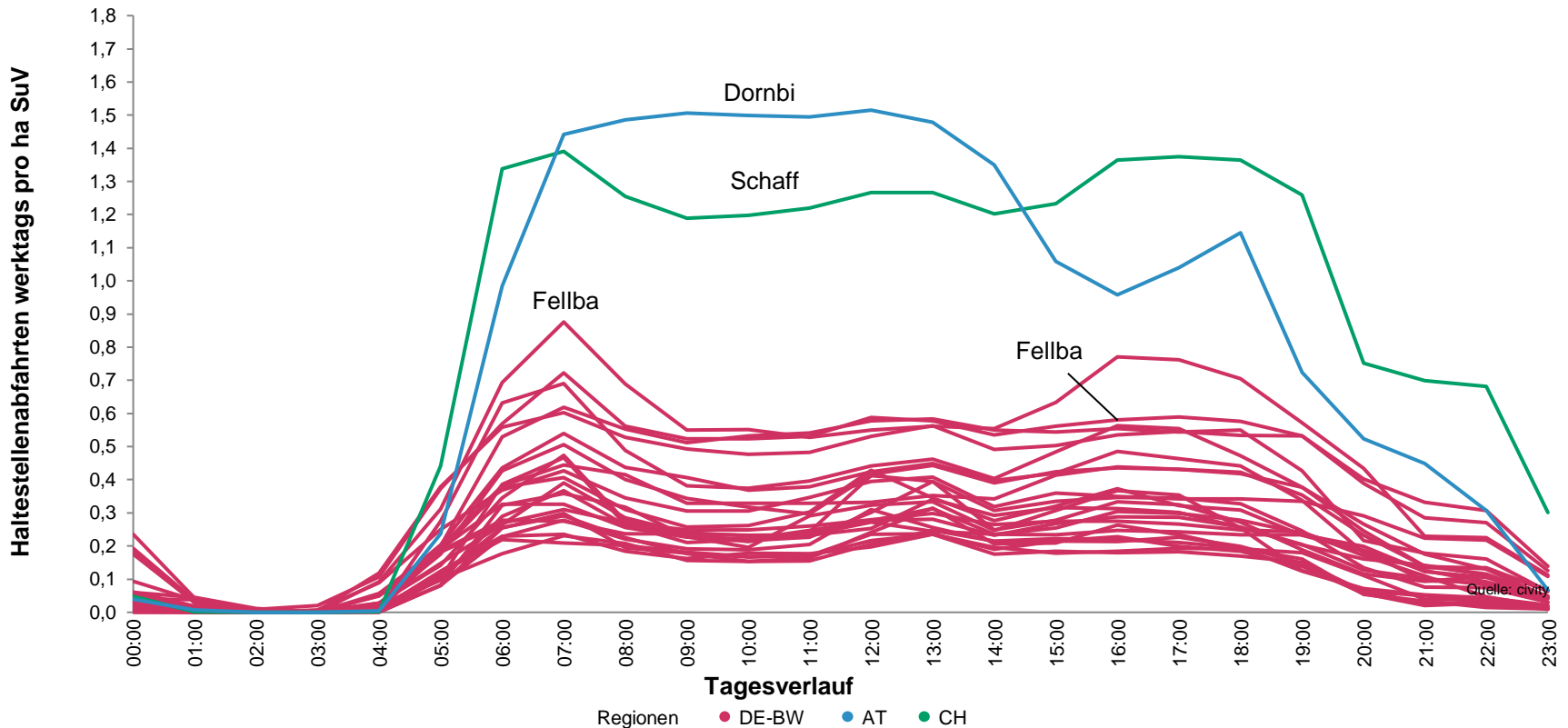
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Werktags ist die Angebotsdichte der schweizerischen und österreichischen kleineren Gemeinden deutlich höher

Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) im Vergleich

WERKTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



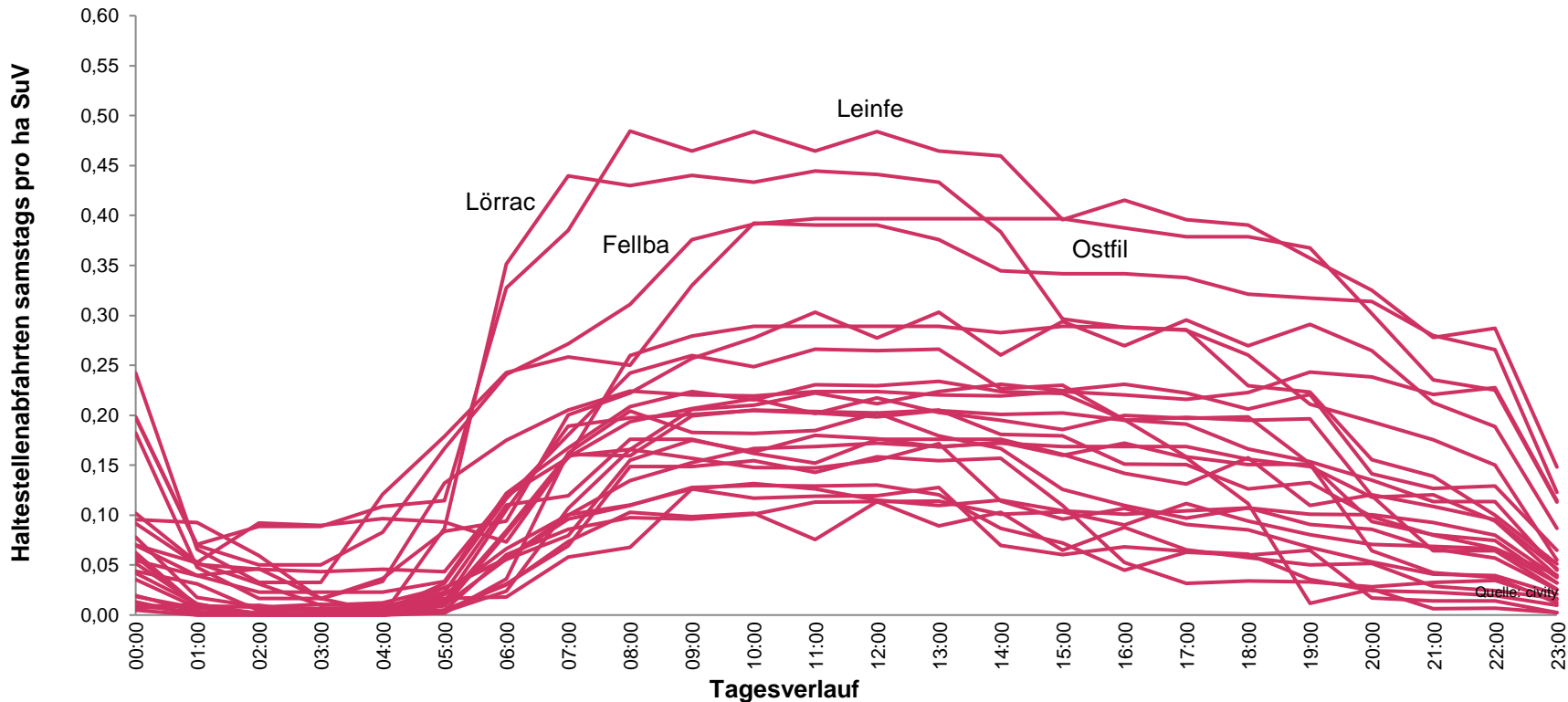
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Unter der Woche ist das Angebot in den kleineren Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (Sa) in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



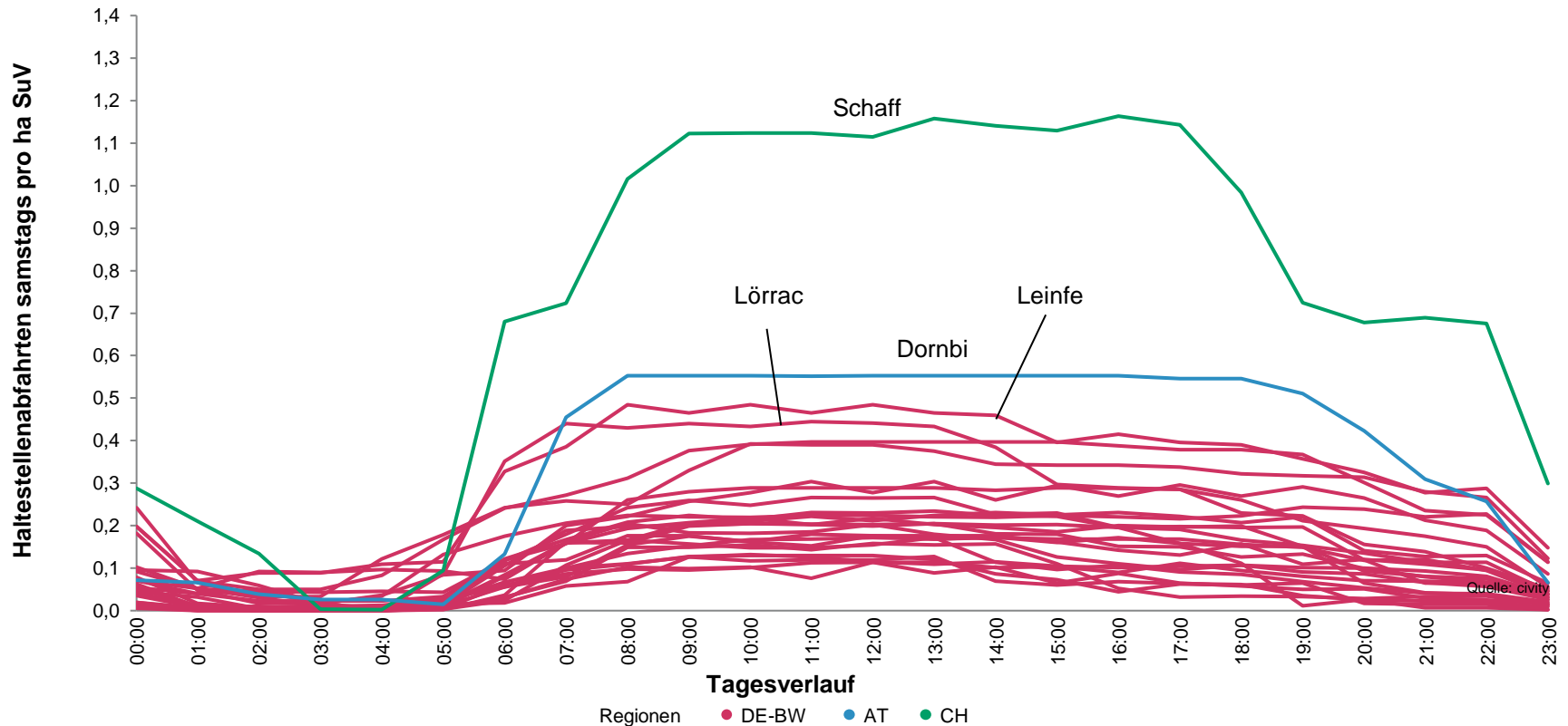
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist die Angebotsdichte in Schaffhausen deutlich höher als in den Vergleichsgemeinden

Angebot im Tagesverlauf (Sa) im Vergleich

SAMSTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



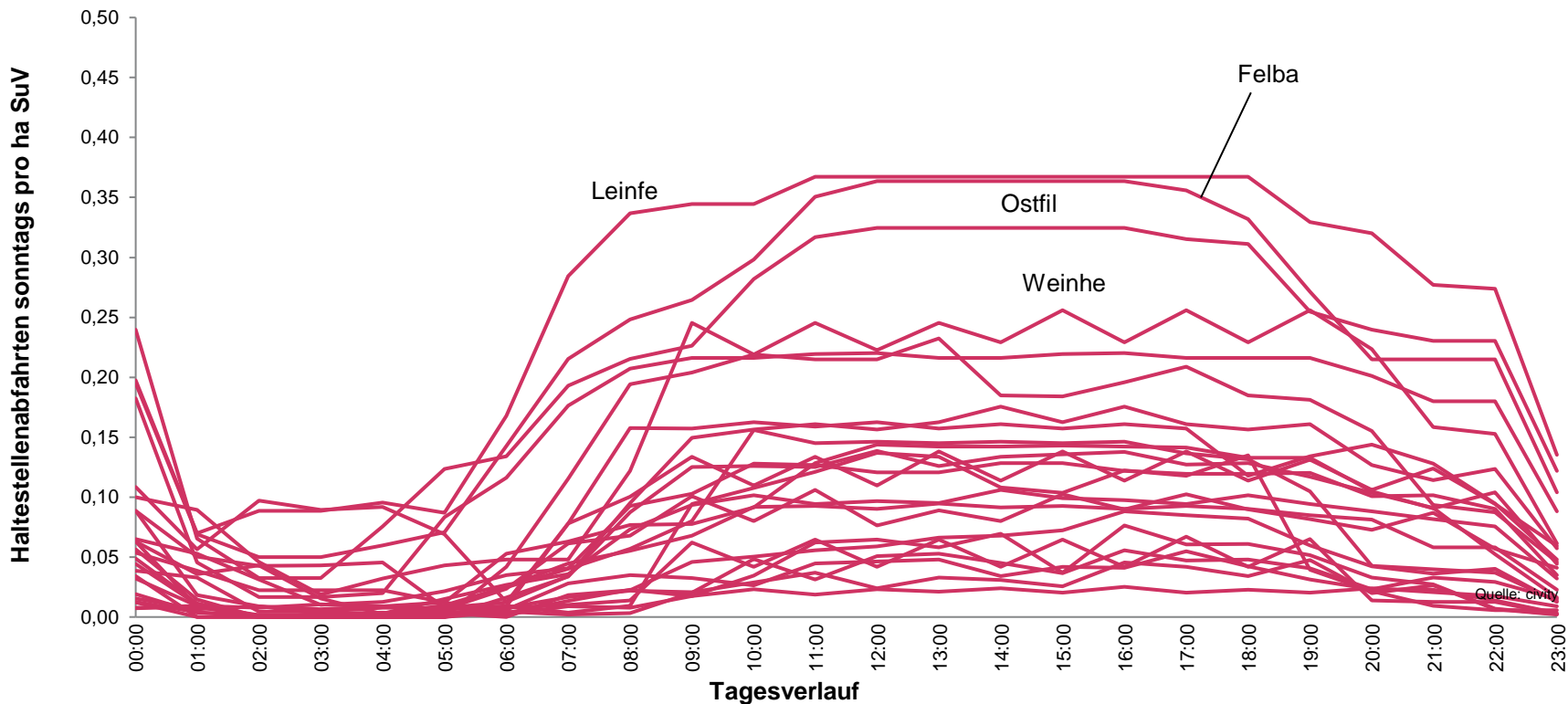
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Unter der Woche ist das Angebot in den kleineren Städten sehr unterschiedlich

Angebot im Tagesverlauf (So) in Baden-Württemberg

SONNTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



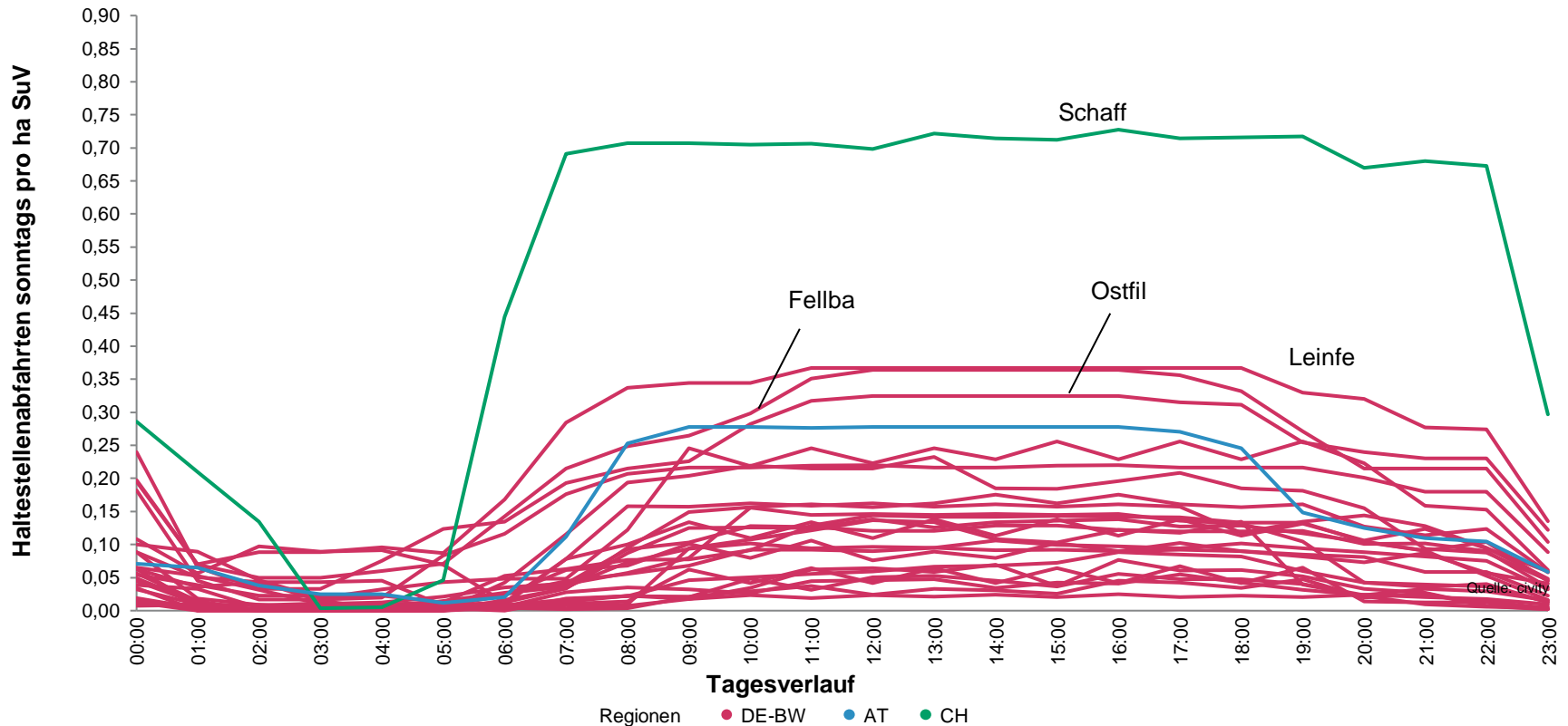
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Am Wochenende ist die Angebotsdichte in Schaffhausen deutlich höher als in den Vergleichsgemeinden

Angebot im Tagesverlauf (So) im Vergleich

SONNTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Inhalt

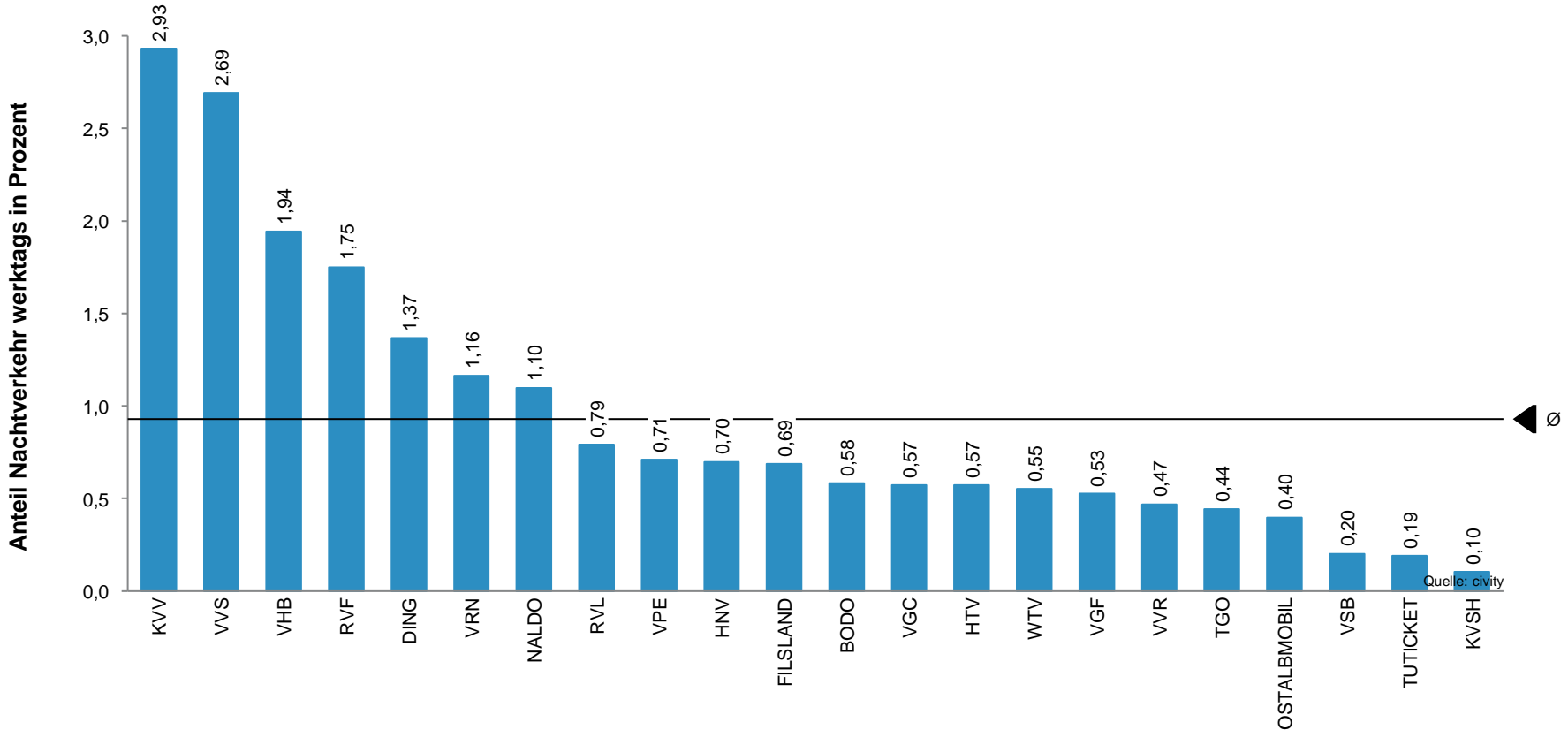
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - **Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)**
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - Flexible Bedienformen

Nachtverkehre zwischen 0:00 und 5:00 Uhr werden in allen Verbänden nahezu nicht angeboten

Nachtverkehr Werktags (0:00 – 5:00 Uhr) in Baden-Württemberg



Verbünde



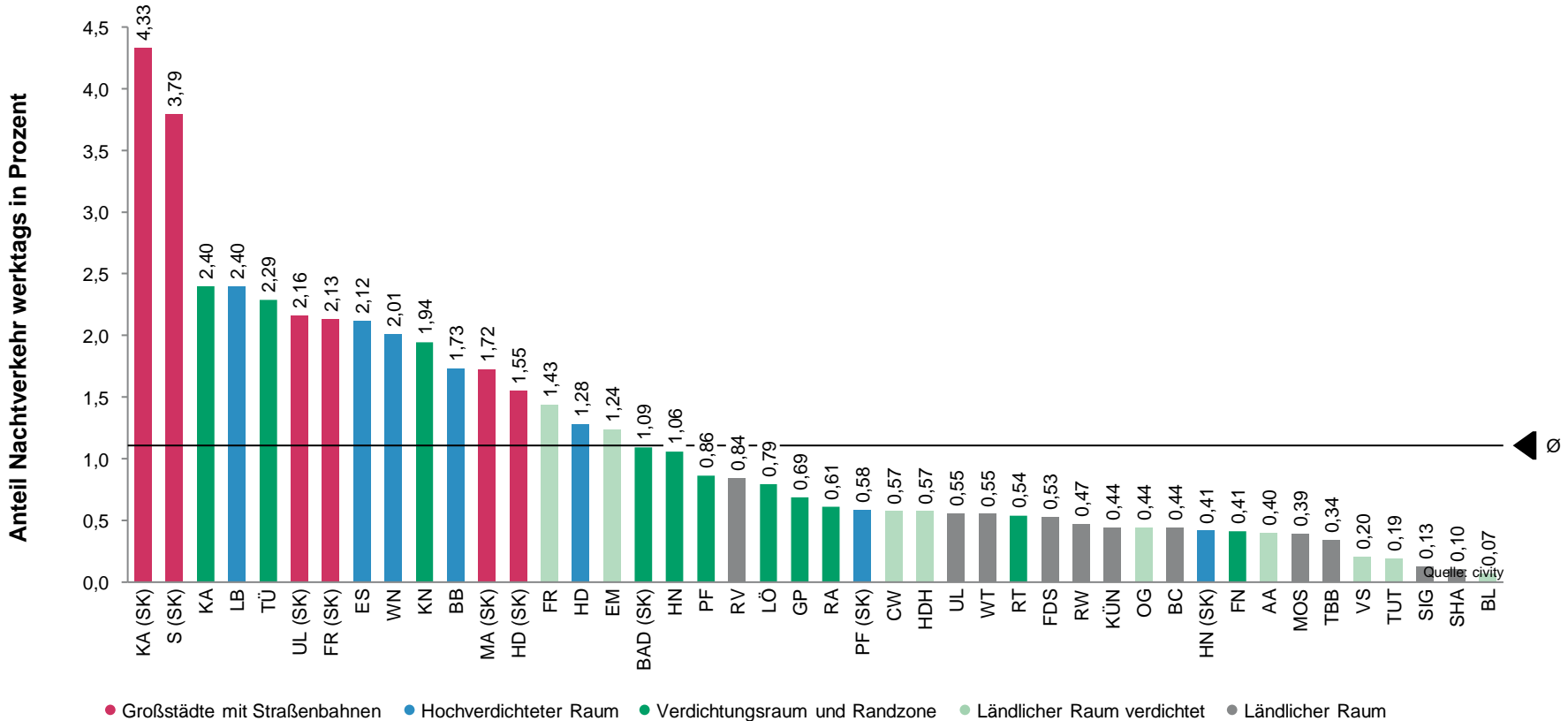
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020)

Nachtverkehre zwischen 0:00 und 5:00 Uhr sind vor allem in den größeren Stadtkreisen etwas stärker ausgeprägt

Nachtverkehr Werktags (0:00 – 5:00 Uhr) in Baden-Württemberg



Kreise



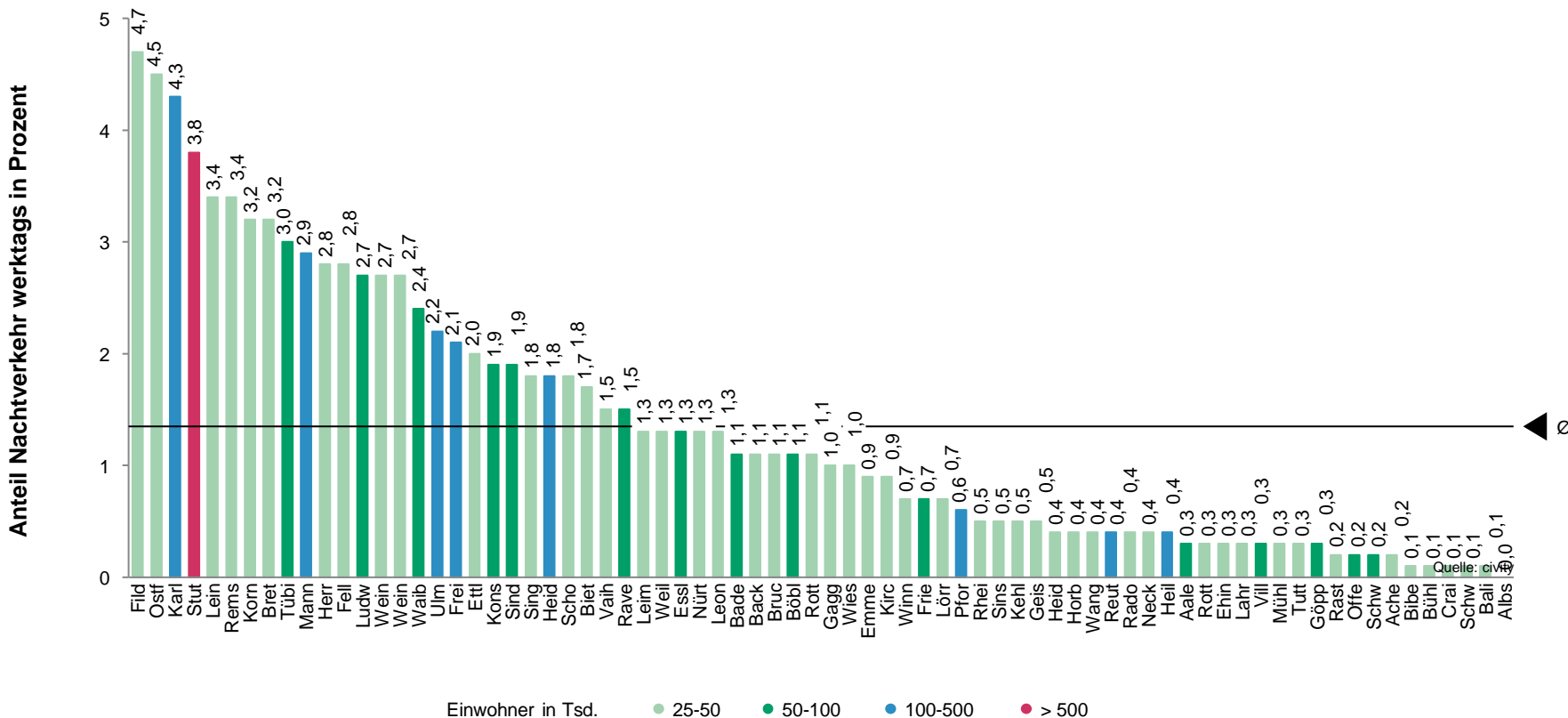
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020)

Nachtverkehre zwischen 0:00 und 5:00 Uhr sind vor allem in den größeren Gemeinden etwas stärker ausgeprägt

Nachtverkehr Werktags (0:00 – 5:00 Uhr) in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), EW (Destatis 2018)

Inhalt

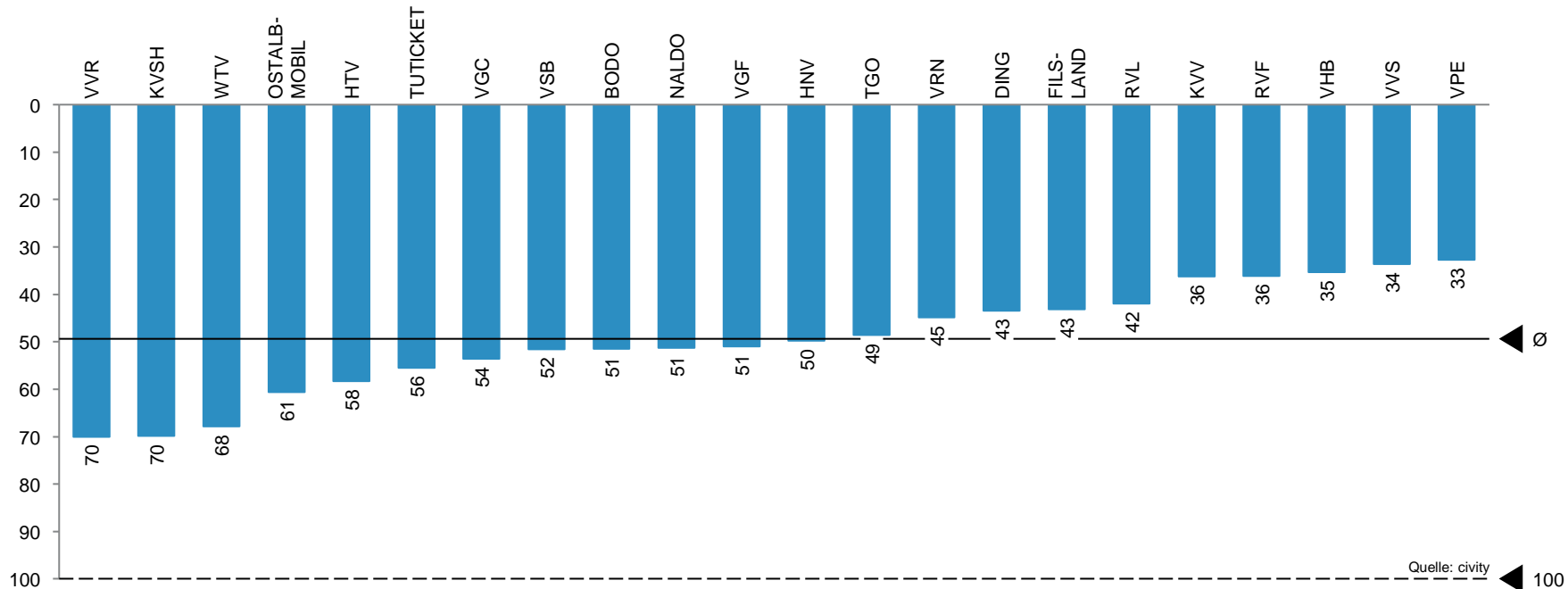
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktdichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - **Angebotsreduktion am Wochenende**
 - Flexible Bedienformen

In den Verbänden wird das ÖPNV-Angebot am Samstag durchschnittlich um die Hälfte reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Verbünde



Quelle: civity

Hinweis: 100 bedeutet: samstags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

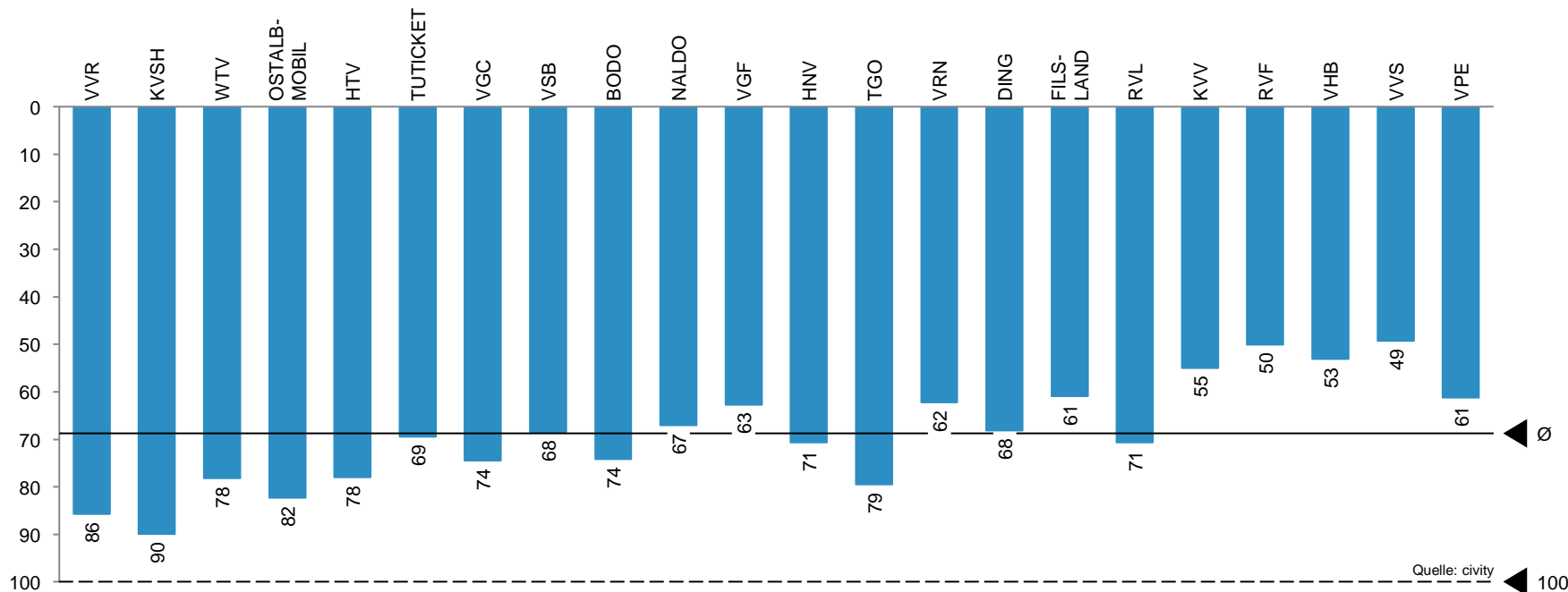
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

In den Verbänden wird das ÖPNV-Angebot am Sonntag durchschnittlich um knapp 70 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende in Baden-Württemberg

SONNTAG

Verbünde



Hinweis: 100 bedeutet: sonntags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

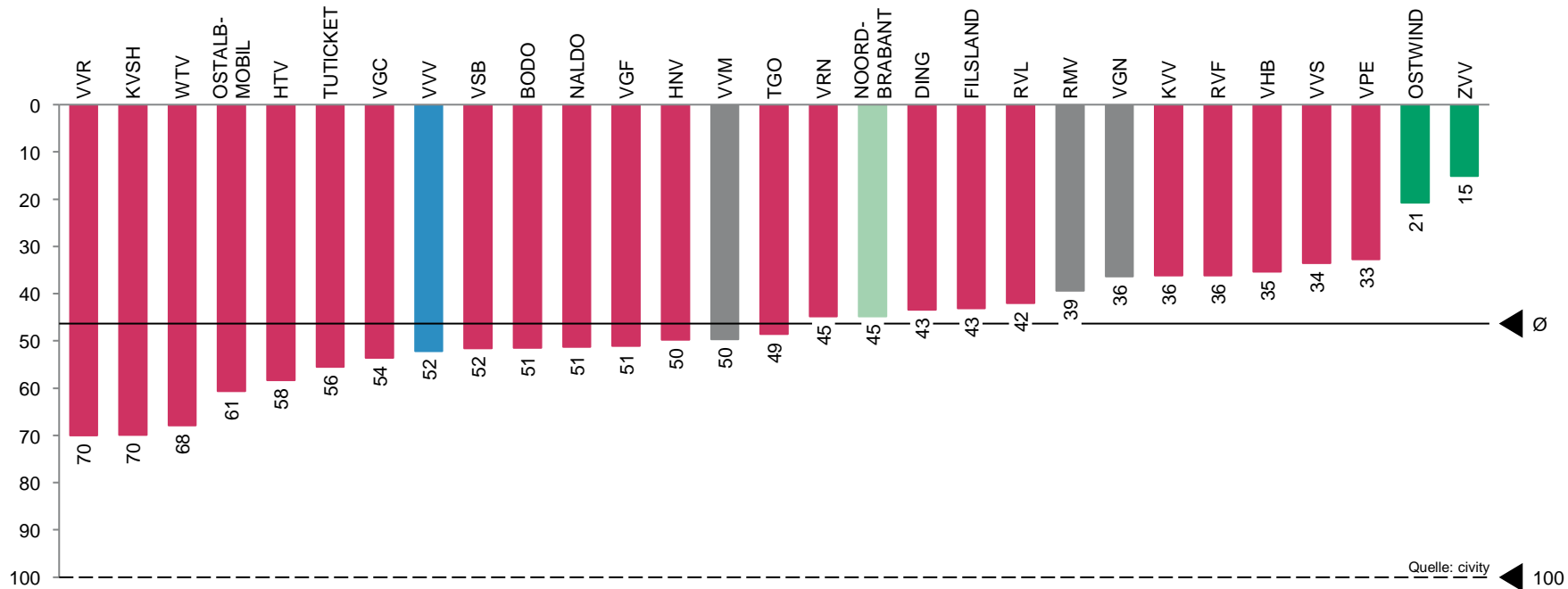
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

ZVV und Ostwind reduzieren ihr ÖPNV-Angebot am Wochenende in einem deutlich geringeren Umfang

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SAMSTAG

Verbünde



Quelle: civity

Hinweis: 100 bedeutet: samstags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

ZVV und Ostwind reduzieren ihr ÖPNV-Angebot am Wochenende in einem deutlich geringeren Umfang

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SONNTAG

Verbünde



Hinweis: 100 bedeutet: sonntags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen: DE-BW (red), DE-Sonstige (grey), AT (blue), CH (green), NL (light green)

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

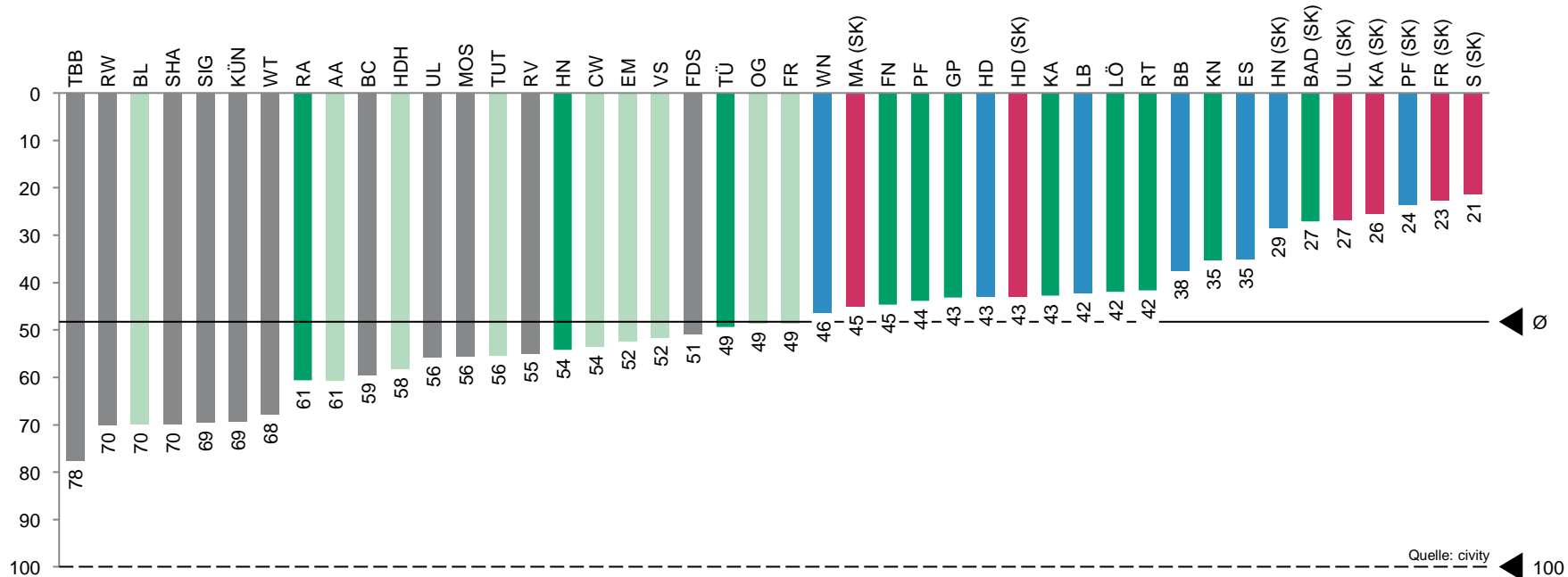
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In den ländlichen Räume wird das Angebot am Samstag tendenziell stärker reduziert als in den verdichteten Räume

Angebotsreduktion am Wochenende in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Kreise



Quelle: civity

Hinweis: 100 bedeutet: samstags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

- Großstädte mit Straßenbahnen
- Hochverdichteter Raum
- Verdichtungsraum und Randzone
- Ländlicher Raum verdichtet
- Ländlicher Raum

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

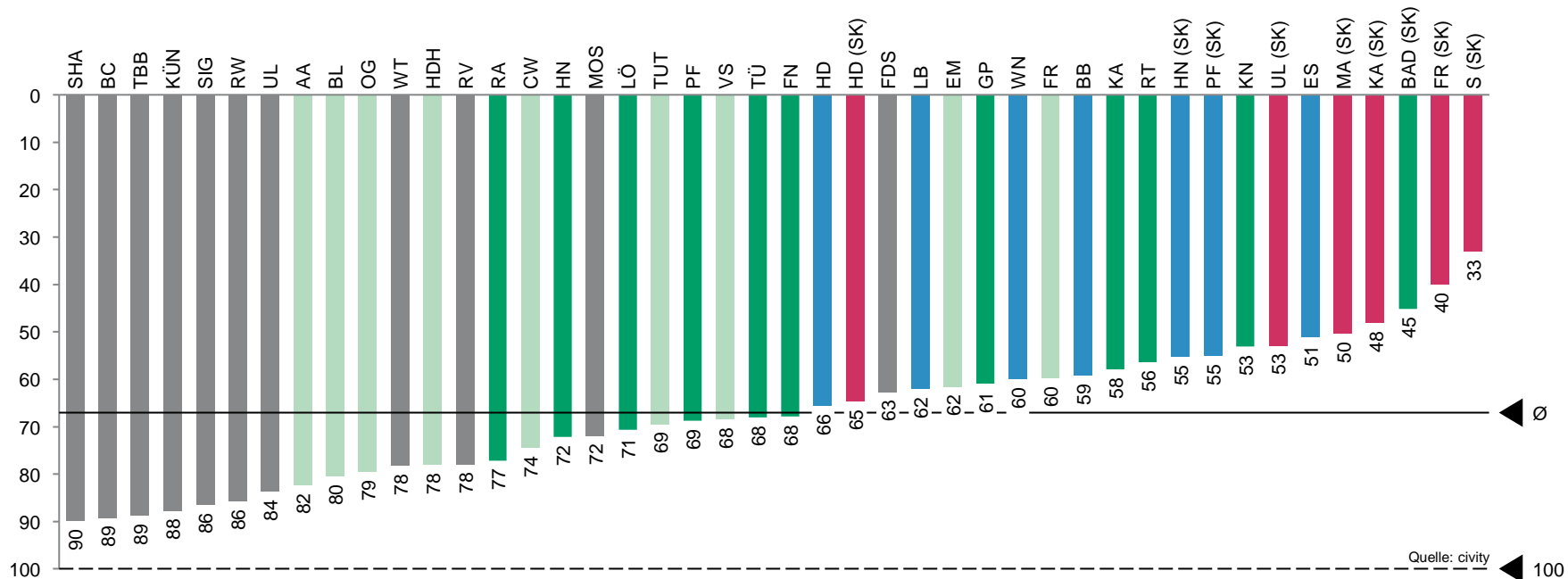
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In den ländlichen Räume wird das Angebot am Sonntag tendenziell stärker reduziert als in den verdichteten Räume

Angebotsreduktion am Wochenende in Baden-Württemberg

SONNTAG

Kreise



Hinweis: 100 bedeutet: sonntags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

- Großstädte mit Straßenbahnen
- Hochverdichteter Raum
- Verdichtungsraum und Randzone
- Ländlicher Raum verdichtet
- Ländlicher Raum

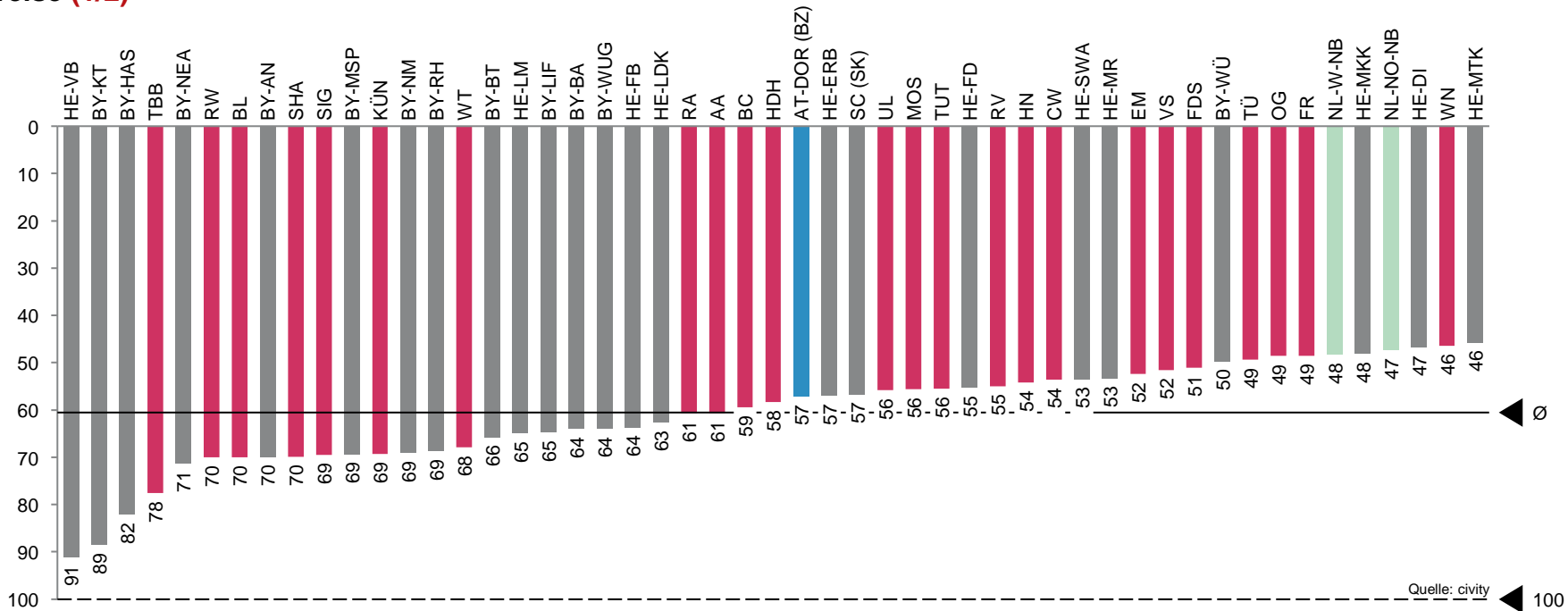
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Bei den höchsten Reduktionsquoten am Samstag sind keine Schweizer Regionen zu finden

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SAMSTAG

Kreise (1/2)



Hinweis: 100 bedeutet: samstags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

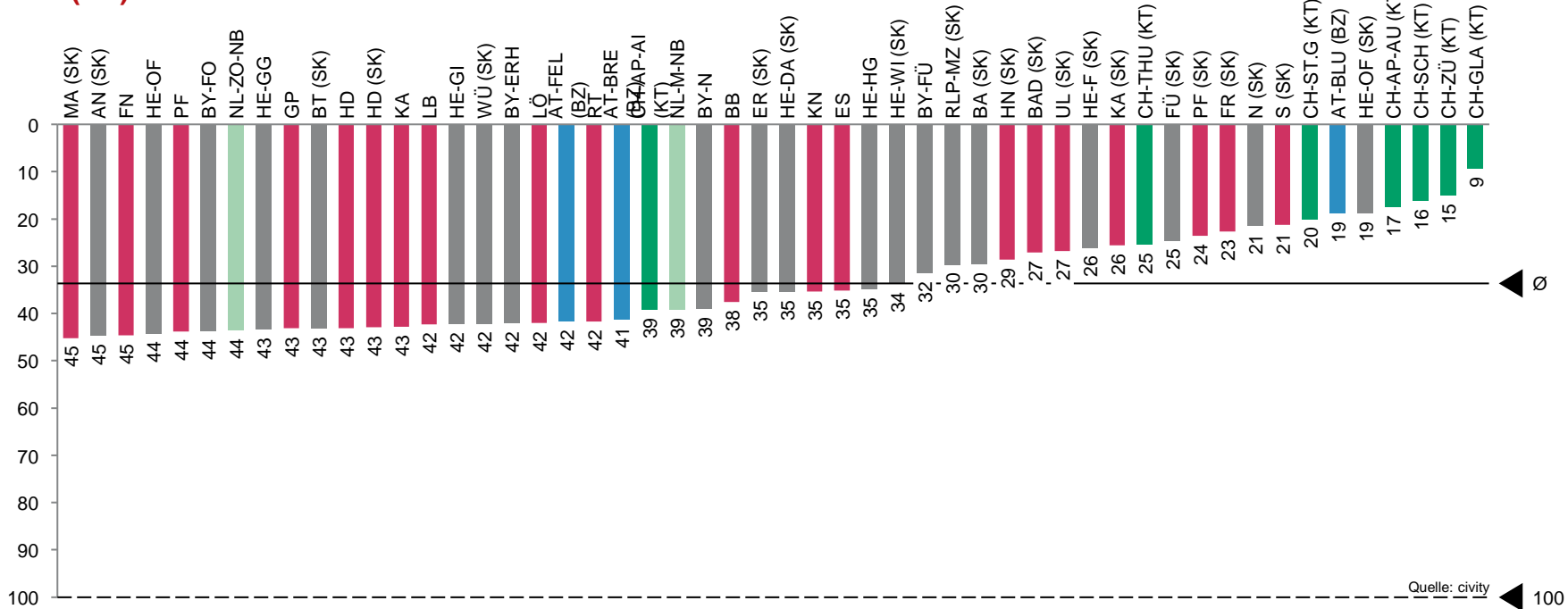
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Die Angebotsreduktion in den Schweizer Kantonen ist sehr gering und das bei hohen Angebotsniveau

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SAMSTAG

Kreise (2/2)



Quelle: civity

Hinweis: 100 bedeutet: samstags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

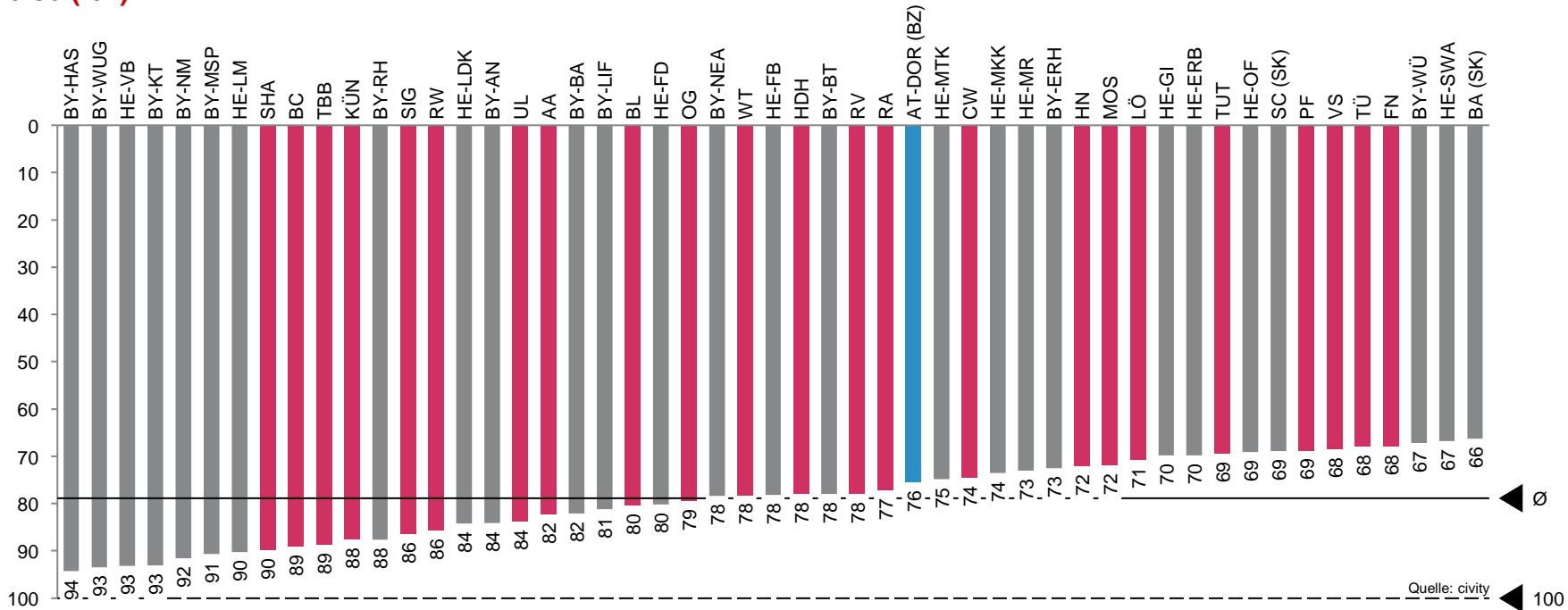
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Bei den höchsten Reduktionsquoten am Sonntag sind keine Schweizer Regionen zu finden

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SONNTAG

Kreise (1/2)



Hinweis: 100 bedeutet: sonntags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

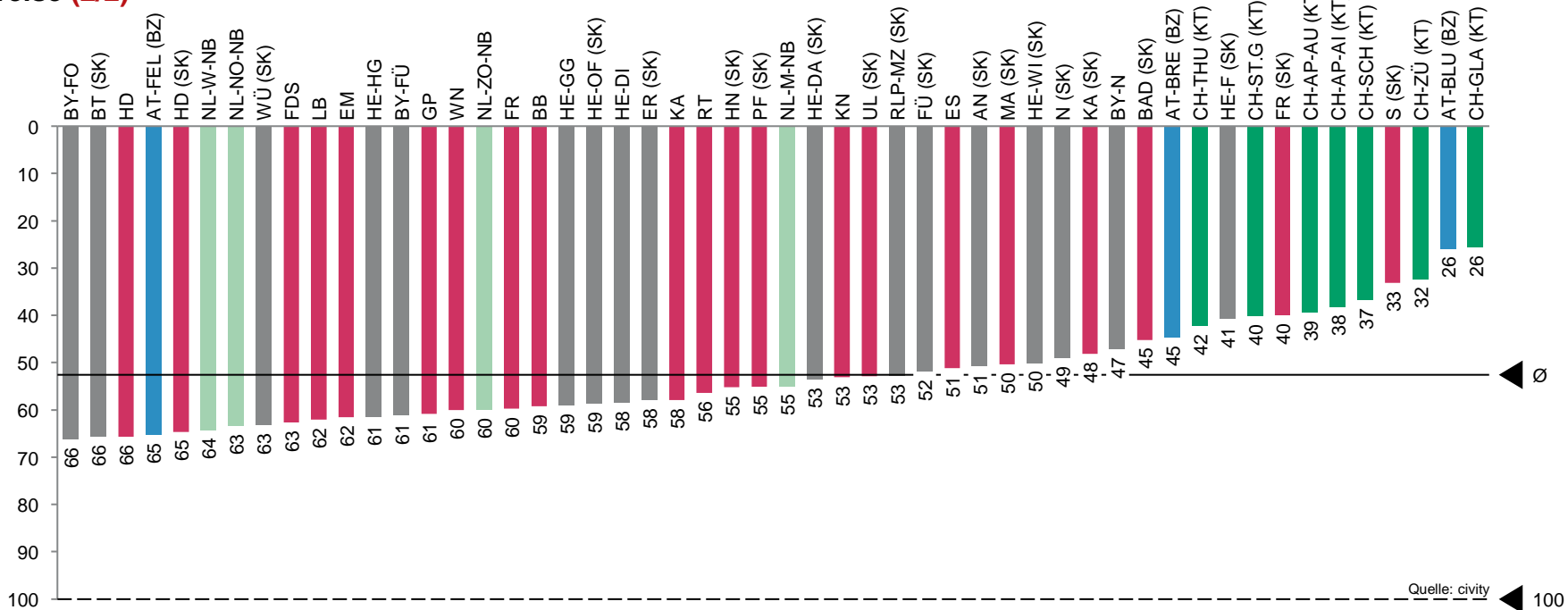
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Die Angebotsreduktion in den Schweizer Kantonen ist sehr gering und das bei hohen Angebotsniveau

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SONNTAG

Kreise (2/2)



Hinweis: 100 bedeutet: sonntags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

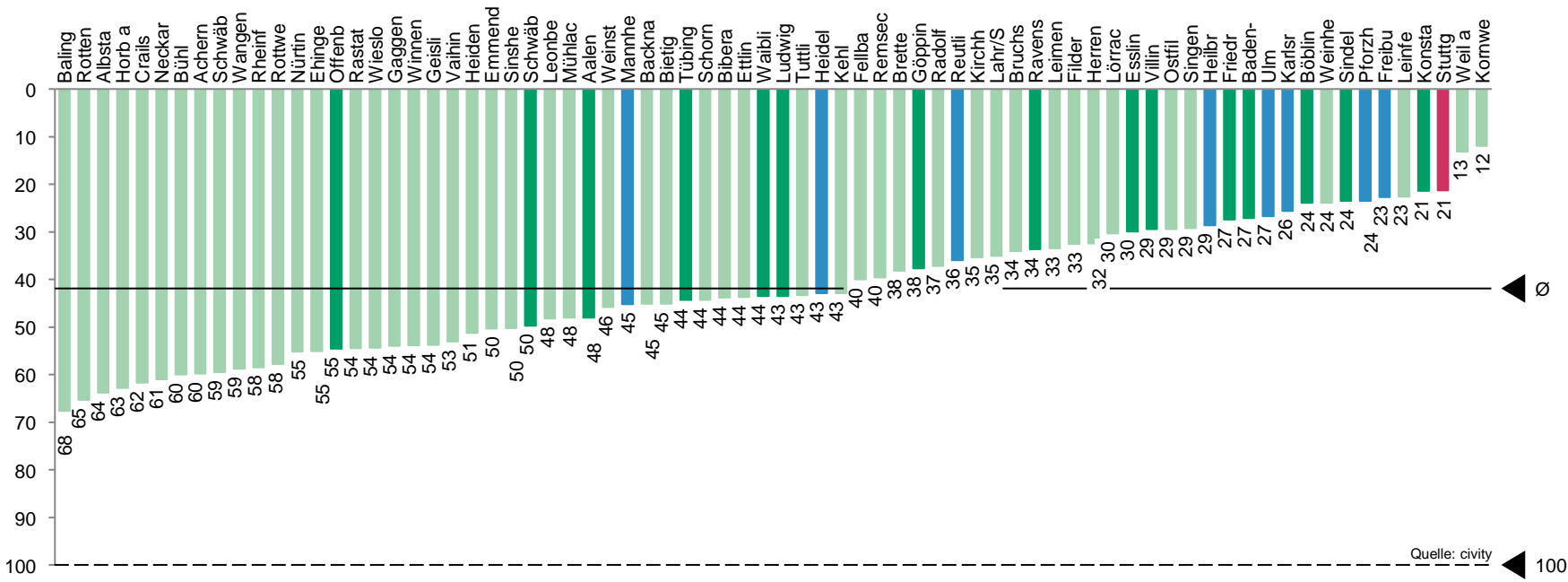
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

In der Gemeinden >25 Tsd. Einwohner wird das ÖV-Angebot am Samstag durchschnittlich um rund 40 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende in Baden-Württemberg

SAMSTAG

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion samstags



Hinweis: 100 bedeutet: samstags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Einwohner in Tsd. ● 25-50 ● 50-100 ● 100-500 ● > 500

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

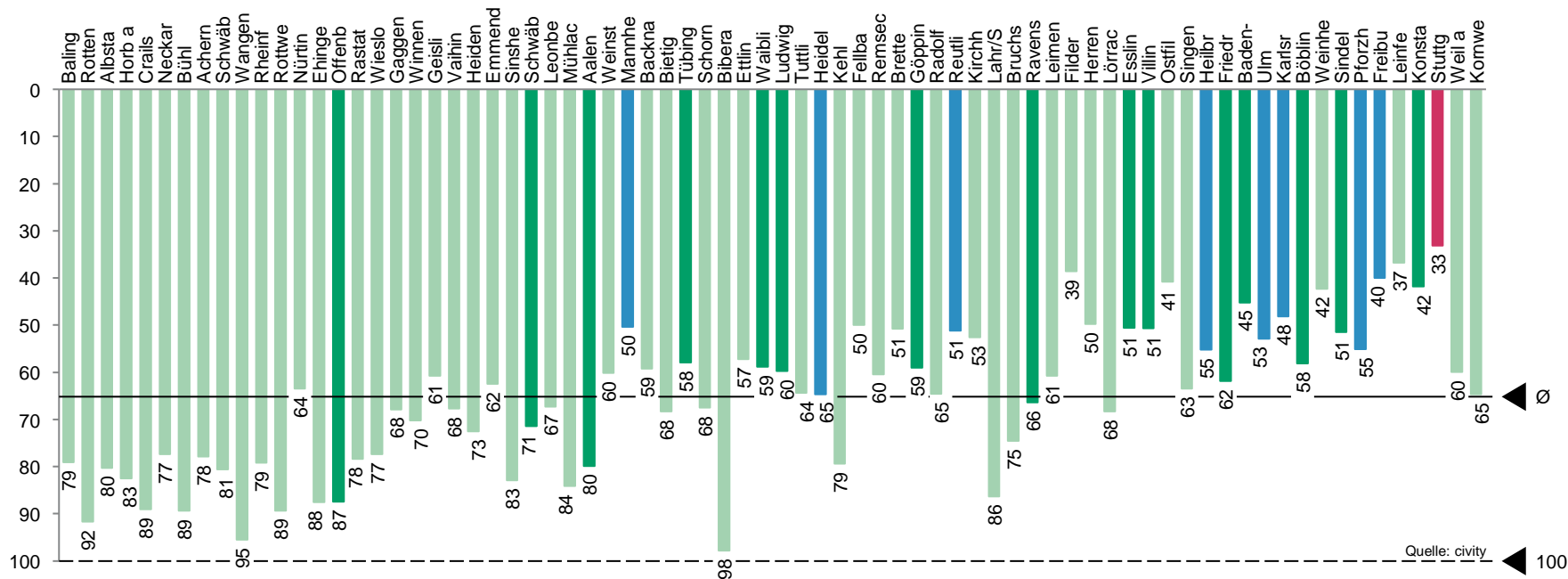
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In der Gemeinden >25 Tsd. Einwohner wird das ÖV-Angebot am Sonntag durchschnittlich um rund 65 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende in Baden-Württemberg

SONNTAG

Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion sonntags



Hinweis: 100 bedeutet: sonntags kein Angebot

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Einwohner in Tsd. ● 25-50 ● 50-100 ● 100-500 ● > 500

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

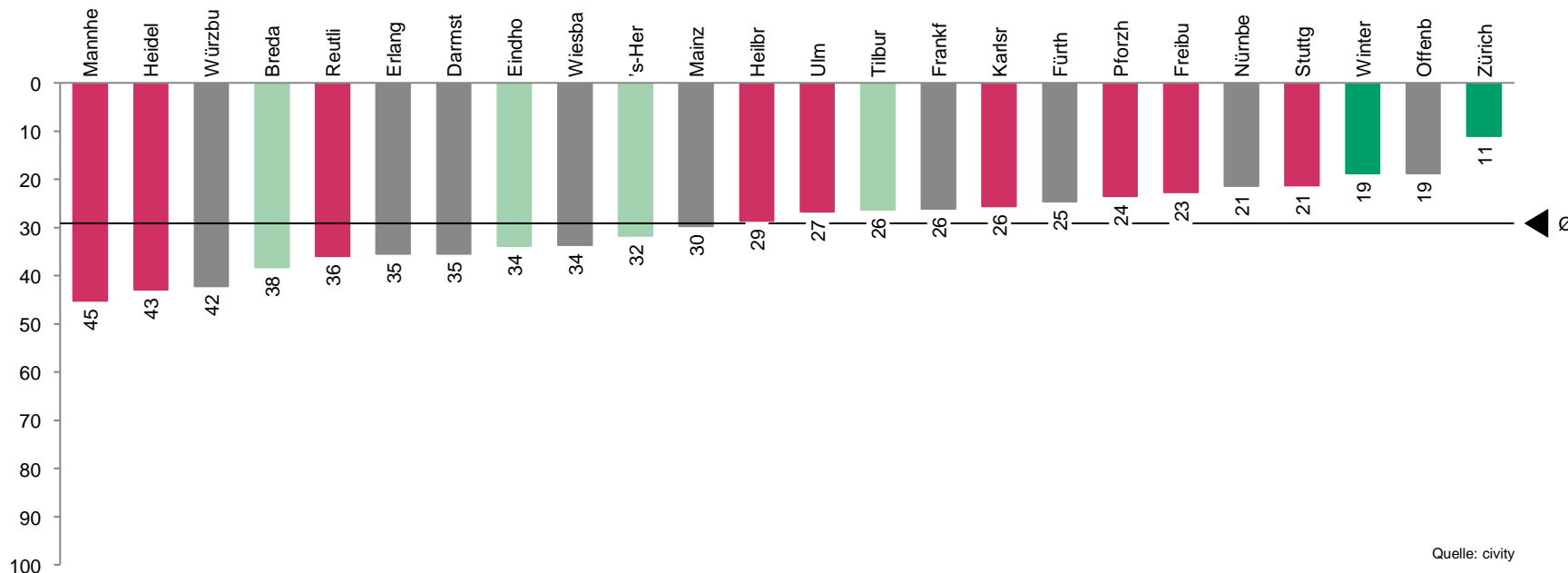
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

In der Gemeinden >100 Tsd. Einwohner wird das ÖV-Angebot am Samstag durchschnittlich um 29 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SAMSTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion samstags



Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

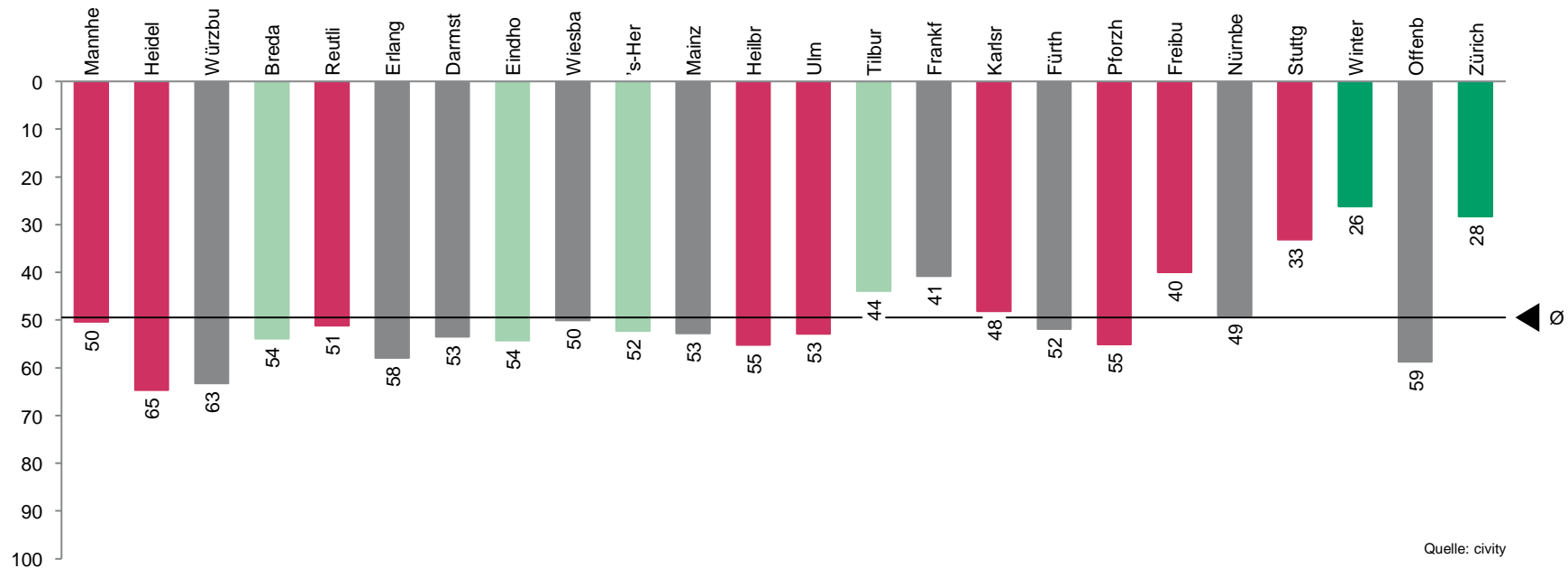
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In der Gemeinden >100 Tsd. Einwohner wird das ÖV-Angebot am Sonntag durchschnittlich um 49 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SONNTAG

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion sonntags



Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

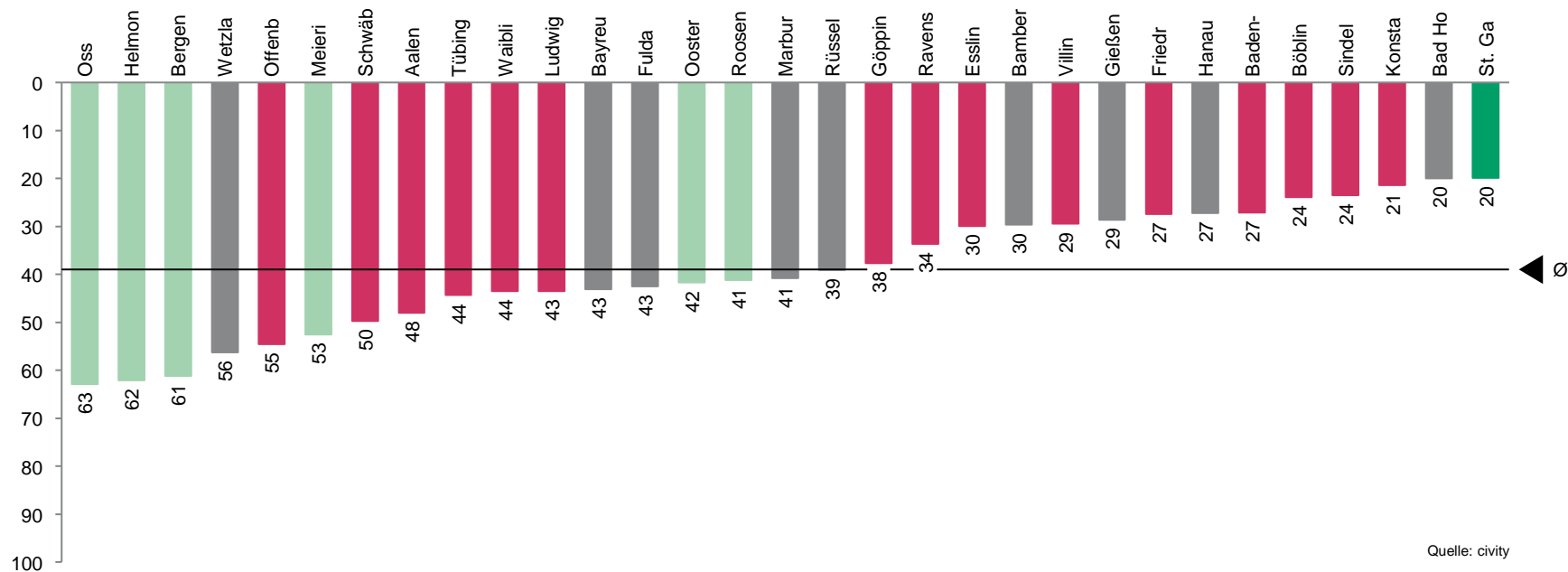
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In der Gemeinden mit 50-100 Tsd. Einwohnern wird das ÖV-Angebot am Samstag durchschnittlich um 39 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SAMSTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion samstags



Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

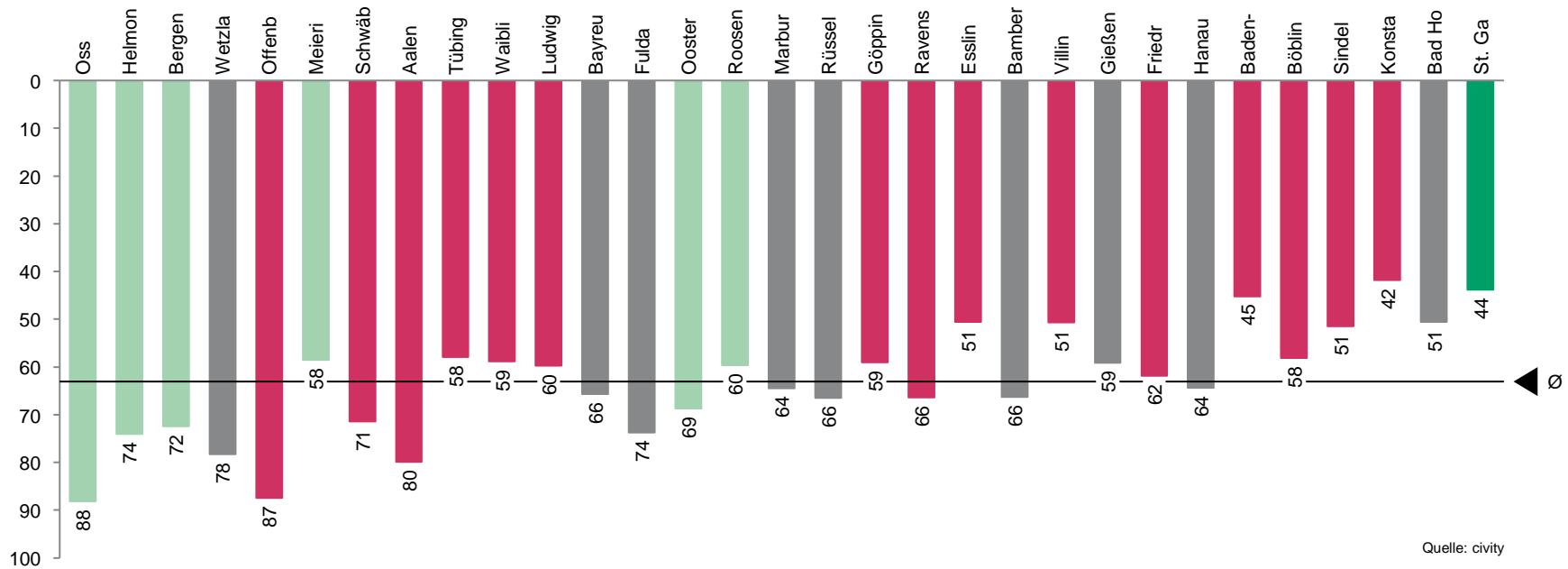
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In der Gemeinden mit 50-100 Tsd. Einwohner wird das ÖV-Angebot am Sonntag durchschnittlich um 63 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SONNTAG

Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion sonntags



Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

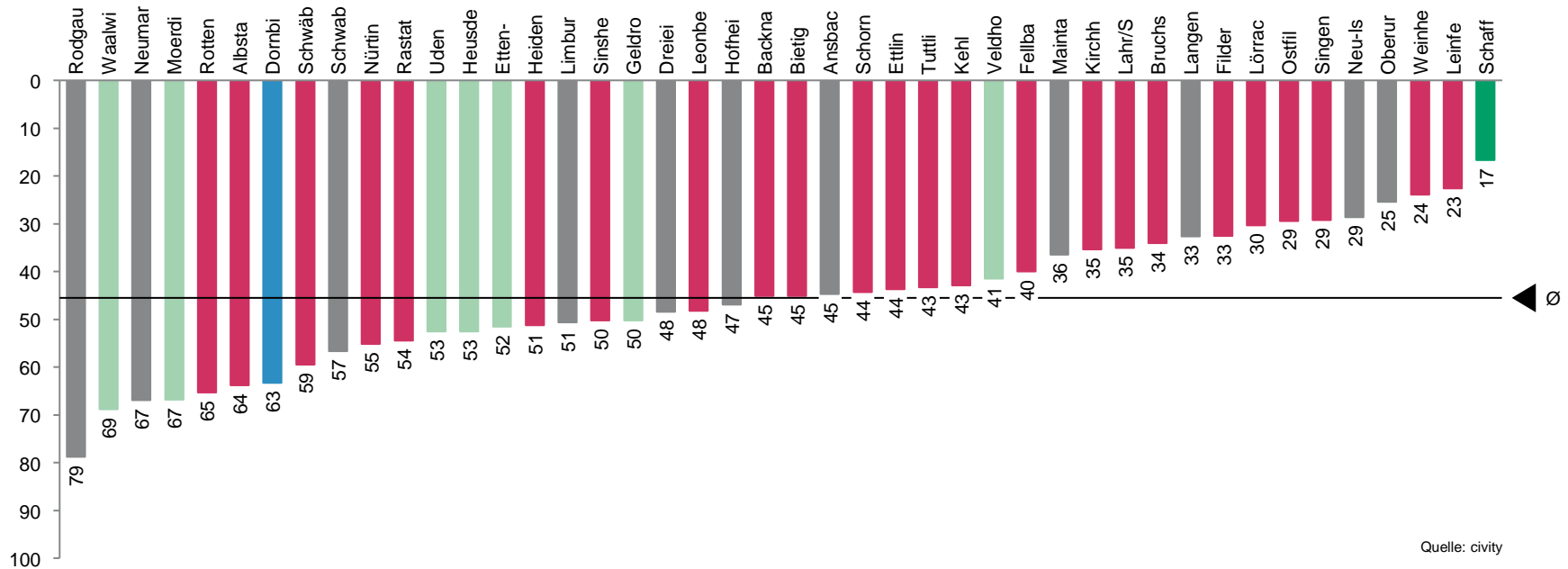
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In der Gemeinden mit 35-50 Tsd. Einwohner wird das ÖV-Angebot am Samstag durchschnittlich um 46 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SAMSTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion samstags



Quelle: civity

Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

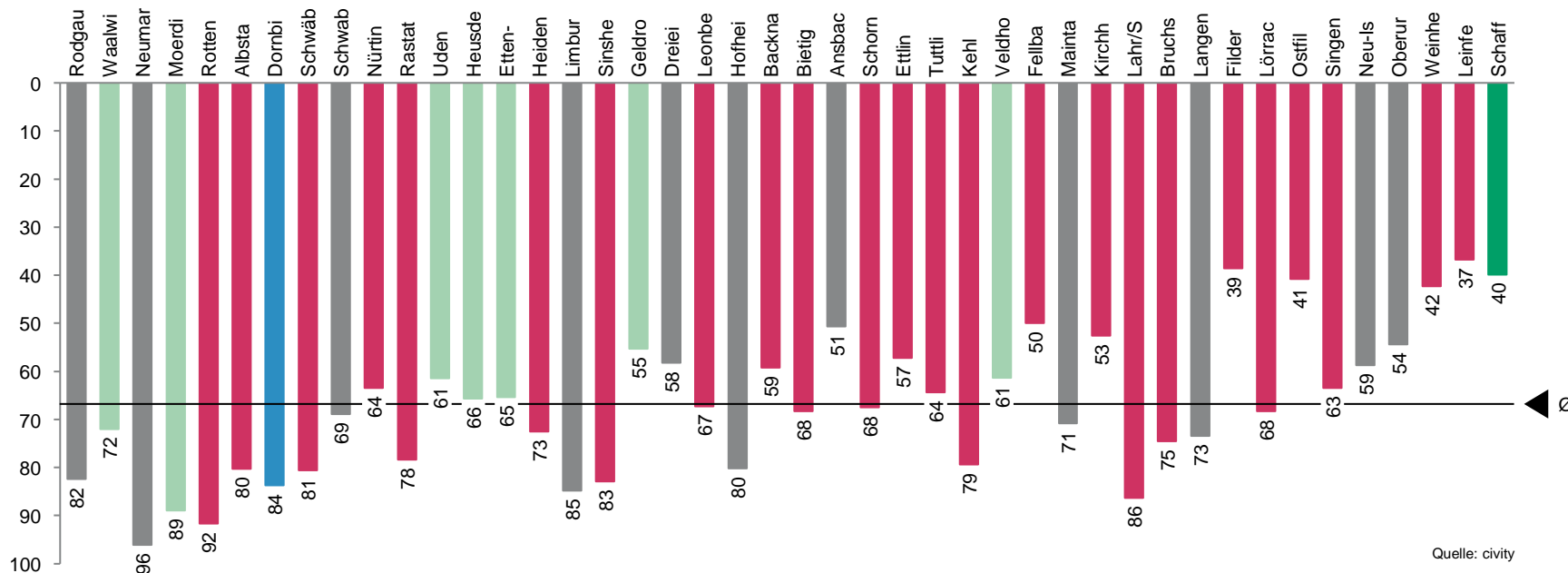
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

In der Gemeinden mit 35-50 Tsd. Einwohner wird das ÖV-Angebot am Sonntag durchschnittlich um 67 % reduziert

Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

SONNTAG

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner, Angebotsreduktion sonntags



Reduktion Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Vergleich zum Werktag in Prozent

Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - **Angebotsqualität**
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
 - Angebotsdichte und Einwohnerzahl
 - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
 - Verkehrsmittelmix im ÖPNV (Schiene-Bus)
 - Netzdichte und Taktdichte
 - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
 - Mittlerer Haltestellenabstand
 - Angebotsdichte im Tagesgang
 - Angebotsdichte im Nachtverkehr (0:00 bis 5:00 Uhr)
 - Angebotsreduktion am Wochenende
 - **Flexible Bedienformen**

Flexible Bedienformen



Flexible Bedienformen standen nicht im Fokus der Untersuchung. Die dargestellten Erkenntnisse sind als Schlaglichter / Auffälligkeiten aus der Hauptuntersuchung zu verstehen und zeigen die Unterschiede in der Standardisierung zwischen den Best Practice Regionen und Baden-Württemberg auf. Das Kapitel stellt keine gezielte und vollumfängliche Untersuchung flexibler Bedienformen dar.

In CH und in AT ergänzen flexible Bedienformen den ÖPNV in Tagesrandlagen und in sehr dünn besiedelten Gebieten.

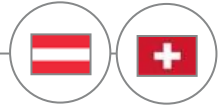
Flexible Bedienformen

Baden-Württemberg



- Nahezu jeder Verbund bzw. jeder Landkreis verfügt über ein flexibles Angebot
- Sehr **heterogene** Bezeichnungen und Produktnamen
- Sehr **heterogene** Angebotsstruktur
- Sehr **heterogene** Regelungen und häufig wenig attraktive Konditionen
- Häufig **umständliche** Buchungsprozesse
- Häufig **wenig verständliche** und **teilweise irreführende** Kundeninformation

Schweiz und Österreich



- Klar definierte **Planungskriterien** für Einsatzgebiete und -zeiten
- Überwiegend als **Ergänzung des ÖPNV** abends und nachts und in sehr dünn besiedelten Gebieten
- Einfache Buchung per **Smartphone App** und telefonisch
- Teilweise **komfortable Funktionalitäten**
 - Anzeige des Fahrzeugstandorts in **Echtzeit** in der App
 - **Verspätungsmeldung** per Push-Nachricht
 - **Bargeldlose** Bezahlungsmöglichkeiten
 - Fahrten können via WhatsApp und weiteren **Social Media** geteilt werden

Bezüglich der flexiblen Bedienformen herrscht ein hohes Maß an Uneinheitlichkeit

Flexible Bedienformen in Baden-Württemberg

Nutzersicht

In ganz Baden-Württemberg gibt es eine **Vielzahl von Bezeichnungen** für die verschiedenen Formen der flexiblen Bedienformen

Teilweise lassen sich **flexible Bedienformen**, die es laut Verbundhomepage gibt, **nicht in der Fahrplanauskunft** wieder finden oder es werden unrealistisch viele Abfahrten angeboten



Flexible Bedienformen sind **nicht** in allen Verbänden **in den Fahrplanauskunften** für die Kunden konsistent **als anmeldepflichtig gekennzeichnet**

Die **Voranmeldefristen** für flexible Bedienformen sind im ganzen Land **sehr unterschiedlich**, in einigen Verbänden gibt es mehr als 5 verschiedene Fristen

Ein Großteil des flexiblen Angebots kann **nur telefonisch** innerhalb bestimmter Zeiten bestellt werden

► **Aus Kundensicht sind bei den flexiblen Bedienformen (zumindest in einigen Verbänden) aktuell noch Zugangsbarrieren abzubauen**

Für flexibel Bedienformen gibt es viele verschiedene Bezeichnungen im Baden-Württemberg

Unterschiedliche Kennzeichnung



Erläuterungen

- Sowohl für Rufbus- als auch Ruftaxi-Angebote gibt es eine Vielzahl von Namen in Baden-Württemberg.
- Diese variieren teilweise auch innerhalb von Verbänden.
- Diese Uneinheitlichkeit kann für wenig geübte ÖV-Fahrer eine Zugangshürde darstellen.

Auch innerhalb eines Verbundes variieren die Bezeichnungen der flexiblen Bedienformen

Unterschiedliche Kennzeichnung – Bsp. KVV

KVV > Fahrplan > Auf Bestellung

AKTUELLE LAGE: CORONAVIRUS

Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Corona-Krise wird ab Samstag, 21. März, der Verkehr der **Anrufliantaxis (ALT), Anrufsammeltaxis (AST) und des On-Demand-Angebots „MyShuttle“** massiv eingeschränkt bzw. zu bestimmten Zeiten komplett eingestellt.

Landkreis Rastatt

Im Landkreis Rastatt werden alle Anrufliantaxi-Fahrten montags bis freitags ab 20 Uhr eingestellt, samstags und sonntags ab 18 Uhr. Die Linien 20, 242, 247, 252, 254 und 293, die montags bis freitags ab 18 Uhr eingestellt sind, werden ab Samstag, 21. März, komplett eingestellt. Das Grundangebot für die Bürgerinnen und Bürger wird durch das Anrufsammeltaxi (AST) ersetzt. Aufgrund des Infektionsrisiko für Fahrgäste und Fahrpersonal sind die Fahrzeuge auf maximal 8-Sitzer zum Einsatz. Die Zahl der Fahrgäste, die mit dem Anrufsammeltaxi transportiert werden können, ist auf maximal 8 Personen begrenzt. Diese Beschränkung wird durch die Sperrung der Anrufsammeltaxi-App und die Sperrung der Anrufsammeltaxi-Webbank sichergestellt. So kann der von den Gesundheitsbehörden angeordnete Kontakt zwischen den Fahrgästen und dem Fahrpersonal gewährleistet werden.

Aufgrund dieser Regelung kann es bei den ALT-Fahrten jedoch zu Kapazitätsproblemen kommen, eventuell können nicht alle Fahrtenbedürfnisse der Kunden abgedeckt werden können.

Ebenfalls komplett entfallen ab dem morgigen Samstag die Anrufsammeltaxiverkehre in Rastatt, Iffezheim und Steinmauern. In Bühl entfallen alle ALT-Fahrten bereits ab dem heutigen Freitag, 20. März.

Stadt Baden-Baden

Auch im Stadtgebiet von Baden-Baden bzw. auch auf den Linien über die Stadtgrenze hinaus entfallen ab Samstag, 21. März, die Anrufliantaxiverkehre. Dies betrifft die Linien 203, 204, 205, 206, 207, 212, 214, 216, 218 und 285.

Unter der Rubrik „Auf Bestellung“ findet man auf der Homepage des KVV nur Informationen zu ALT, AST und MyShuttle“

KVV

Liniennetz Fahrkarten Service Freizeit

Fahrplanauskunft **Abfahrtsmonitor** Pendlerfahrplan Aushangfahrplan Fahrplan

Abfahrten von Kaltenbronn (Schw), Schwarzmisshütte
Abfahrt am 11.01.2020 um 10:00 Uhr **Ändern**

Minütlich aktualisieren

Geplant	Heute	Linie / Richtung
10:24		Gernsbach B... Kaltenbronn Schwarzmisshütte
10:27		Kaltenbronn Kaltenbronn Schwarzmisshütte
10:30		FDS Stadtbahnhof Kaltenbronn Schwarzmisshütte

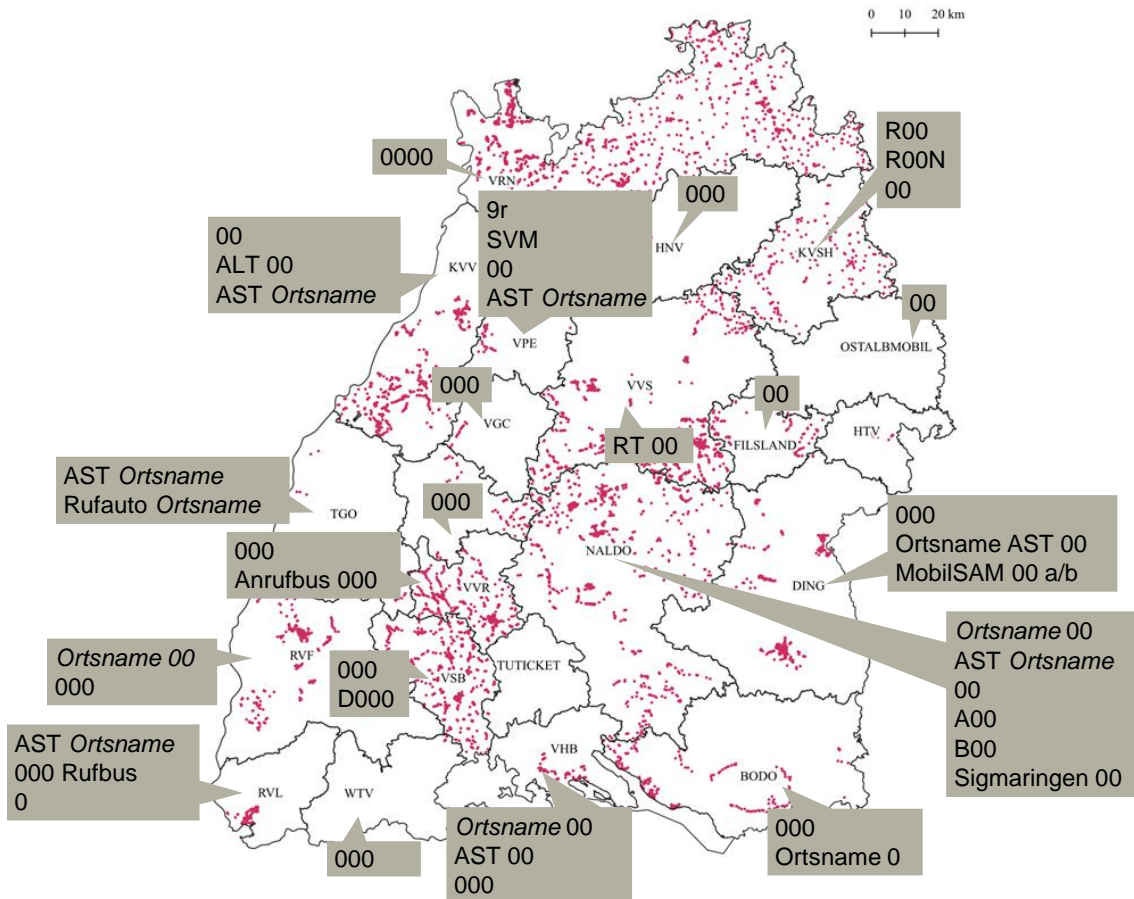
Rufbus mit beschränkter Platzzahl (verkehrt nur nach telefonischer Voranmeldung) - Fahrtwunsch bitte 60 Minuten vor der Fahrt unter 07721/99 27 948 anmelden!

Laut Fahrplanauskunft des KVV's gibt es auch Rufbusse

Quelle: <https://www.kvv.de/fahrplan/auf-bestellung.html>, <https://www.kvv.de/fahrplan/abfahrtsmonitor.html>

Kennzeichnung der flexiblen Bedienformen in den Liniennamen ist sehr uneinheitlich

Unterschiedliche Kennzeichnung – Liniennamen



Erläuterungen

- Die Linienbezeichnungen für flexible Bedienformen sind im ganzen Land uneinheitlich
- Teilweise lassen Liniennamen keinen Rückschluss darauf zu, ob es sich um flexible Bedienformen handelt
- Auch innerhalb von Verbänden ist die Bandbreite der Liniennamen sehr hoch

Quelle: Hst. (civity 2020, VWI Stuttgart GmbH), Erfassung flexibler Verkehre in Baden-Württemberg - Zwischenstand 2020-06-15 Karte zeigt die Haltestellen für flexible Bedienformen an einem Sonntag

Es gibt Verbünde, die über ein AST-Angebot informieren, das nicht in der Fahrplanauskunft zu finden ist

Verfügbarkeit von Fahrplanauskünften – Beispiel TGO

Das AST verkehrt zu den nachstehenden Abfahrtszeiten:

Kernstadt Kehl oder Sundheim mit dem Fahrziel Kernstadt Kehl oder Sundheim

- 1.15 Uhr - 1.30 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)
- 2.15 Uhr - 2.30 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)
- 3.15 Uhr - 3.30 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)

Ortsteil Kehl mit dem Fahrziel Ortsteil Kehl

- 1.30 Uhr - 1.45 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)
- 2.30 Uhr - 2.45 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)
- 3.30 Uhr - 3.45 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)

Ortsteil Kehl mit dem Fahrziel Kernstadt Kehl oder Sundheim

- 1.45 Uhr - 2.00 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)
- 2.45 Uhr - 3.00 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)
- 3.45 Uhr - 4.00 Uhr (in den Nächten Fr/Sa - Sa/So)

AST-Angebot laut TGO-Homepage

Bahnhof / Haltestelle: Kehl
Datum / Zeit: 08.02.20 00:50
Abfahrtszeitpunkt: AbfahrtVerkehrsmittel:

Aktueller Abfahrtsplan von Kehl um 00:50 Uhr

Zeit	Zug	Richtung / Unterwegshaltestellen	Bahnhof / Haltestelle
00:50	Bus 301	Goldscheuer Gewerbegebiet Basic, Kehl Rathaus, Kehl 00:50 - Wilhelmsschule, Kehl 00:52 - Ritterstraße, Kehl 00:53 - Bismarckstraße, Kehl 00:54 - Mittelplatz, Kehl 00:56 - Sundheim Am Storchennest, Kehl 00:58 - Goldscheuer Gewerbegebiet Basic, Kehl 01:15	Rathaus, Kehl
00:50	Bus 301	Bodersweiler Rathaus, Kehl Rathaus, Kehl 00:50 - Centrum am Markt, Kehl 00:51 - Gewerbestraße, Kehl 00:52 - Bahnhof, Kehl 00:53 - Am Güterbahnhof, Kehl 00:55 - Bodersweiler Querbachstraße, Kehl 01:01 - Bodersweiler Rathaus, Kehl 01:03	Rathaus, Kehl
00:50	Bus K3	Albert-Schweitzer-Schule, Kehl Rathaus, Kehl 00:50 - ORTENAU KLI Handelsschule, Kehl 00:53 - Am Stadion, Kehl 00:54 - Frtz-Schafer-Straße, Kehl 00:55 - Schneefären, Kehl 01:02	Rathaus, Kehl
00:53	Bus 301	Bodersweiler Ra Bahnhof, Kehl 00: Bodersweiler Mit	hof, Kehl

Abfahrt und Ankunft

Bahnhof / Haltestelle: Kehl
Datum / Zeit: 08.02.20 01:50
Abfahrtszeitpunkt: AbfahrtVerkehrsmittel:

Aktueller Abfahrtsplan von Kehl um 01:50 Uhr

Im angegebenen Zeitraum verkehren an dieser Haltestelle keine Züge.

Quelle: <https://www.ortenaulinie.de/Startseite/Fahrplan/ast-kehl.html>

Teilweise enthält die Fahrplanauskunft Abfahrten die nicht realisierbar sind

Beispiel: AST 626 (BODO)

Aktueller Abfahrtsplan von Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren um 11:36 Uhr

→ Aktualisieren

Zeit	Zug	Richtung / Unterwegshaltestellen	Aktuelles
↑ früher			
11:36	AST 626	Weiler Wendepfanne, Meckenbeuren Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren 11:36 - Brochenzell Ettenkircherstr., Meckenbeuren 11:37 - Langenreute Abzw. Im Winkel, Meckenbeuren 11:38 - Brochenzell Karpfenweg, Meckenbeuren 11:39 - Reuter, Meckenbeuren 11:39 - Laufenen, Meckenbeuren 11:39 - Hungersberg, Meckenbeuren 11:39 - Weiler Wendepfanne, Meckenbeuren 11:40	
11:38	AST 626	Sassen Wendepfanne, Meckenbeuren Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren 11:38 - Brochenzell Schule, Meckenbeuren 11:39 - Brochenzell Kirche, Meckenbeuren 11:40 - Brochenzell Lausbüchel, Meckenbeuren 11:41 ☉ Fachmarkzentrum, Meckenbeuren 11:43 - Kratzerach, Meckenbeuren 11:50 - Buch Sanddornweg, Meckenbeuren 11:51 - Amann/Hauptstr., Meckenbeuren 11:52 - Buch Schule, Meckenbeuren 11:54 - Sassen Wendepfanne, Meckenbeuren 12:05	
11:38	AST 626	Obermeckenbeuren Kapellenweg, Meckenbeuren Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren 11:38 - Brugg, Meckenbeuren 11:44 - Lohner, Meckenbeuren 11:44 - Hohenreute, Meckenbeuren 11:44 ☉ Senglingen, Meckenbeuren 11:44 - Langentrog, Meckenbeuren 11:46 - Spieleland B467, Meckenbeuren 11:48 - Hirschach, Meckenbeuren 11:49 - Obermeckenbeuren, Meckenbeuren 11:50 - Obermeckenbeuren Kapellenweg, Meckenbeuren 11:50	
11:41	AST 626	Weiler Wendepfanne, Meckenbeuren Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren 11:41 - Brochenzell Ettenkircherstr., Meckenbeuren 11:42 - Langenreute Abzw. Im Winkel, Meckenbeuren 11:43 - Brochenzell Karpfenweg, Meckenbeuren 11:44 - Reuter, Meckenbeuren 11:44 - Laufenen, Meckenbeuren 11:44 - Hungersberg, Meckenbeuren 11:44 - Weiler Wendepfanne, Meckenbeuren 11:45	
11:43	AST 626	Sassen Wendepfanne, Meckenbeuren Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren 11:43 - Brochenzell Schule, Meckenbeuren 11:44 - Brochenzell Kirche, Meckenbeuren 11:45 - Brochenzell Lausbüchel, Meckenbeuren 11:46 ☉ Fachmarkzentrum, Meckenbeuren 11:48 - Kratzerach, Meckenbeuren 11:55 - Buch Sanddornweg, Meckenbeuren 11:56 - Amann/Hauptstr., Meckenbeuren 11:57 - Buch Schule, Meckenbeuren 11:59 - Sassen Wendepfanne, Meckenbeuren 12:10	
11:43	AST 626	Obermeckenbeuren Kapellenweg, Meckenbeuren Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren 11:43 - Brugg, Meckenbeuren 11:49 - Lohner, Meckenbeuren 11:49 - Hohenreute, Meckenbeuren 11:49 ☉ Senglingen, Meckenbeuren 11:49 - Langentrog, Meckenbeuren 11:51 - Spieleland B467, Meckenbeuren 11:53 - Hirschach, Meckenbeuren 11:54 - Obermeckenbeuren, Meckenbeuren 11:55 - Obermeckenbeuren Kapellenweg, Meckenbeuren 11:55	

Abfahrten der AST Linie 626 an der Haltestelle Brochenzell Gunterbach, Meckenbeuren

Teilweise enthält die Fahrplanauskunft Abfahrten die nicht realisierbar sind

Beispiel: AST 626 (BODO)

Fahrtinformationen zu AST 626

Fahrtverlauf vom 05.06.20

Bahnhof / Haltestelle	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Aktuelles
Sassen Wendeplatte, Meckenbeuren		ab 11:10		
Sassen Birkenbühlweg, Meckenbeuren		ab 11:10		
Sassen Schübelbeer, Meckenbeuren		ab 11:11		
Sibratshaus Am Bildstock, Meckenbeuren		ab 11:12		
Sibratshaus Ort, Meckenbeuren		ab 11:12		
Lochbrücke Schussenstr., Meckenbeuren		ab 11:13		
Lochbrücke, Meckenbeuren		ab 11:13		
Gerbertshaus Bahnhof, Meckenbeuren		ab 11:14		
Bodensee-Airport, Friedrichshafen		ab 11:14		
Am Waldeck, Meckenbeuren		ab 11:15		
Gerbertshaus Fasanenweg, Meckenbeuren		ab 11:15		
Gerbertshaus Bildesch, Meckenbeuren		ab 11:15		
Gunzenhaus, Meckenbeuren		ab 11:15		
Kehlen Kirche, Meckenbeuren		ab 11:16		
Sammlerthofen, Meckenbeuren		ab 11:16		
Kehlen Sammlerthofer Str., Meckenbeuren		ab 11:16		

Laut Linienverlauf erfolgen zur gleichen Zeit Abfahrten an verschiedenen Haltestellen

Flexible Bedienformen sind nicht immer für Kunden als anmeldepflichtig gekennzeichnet

Kennzeichnung Anmeldepflicht – Bsp. BODO

1

31 Ravensburg - Weingarten - Bergatreute - Alttann - Wolfegg

Samstag, auch 24.12. und 31.12. Sonn- und Feiertage

Bitte beachten!	hh						
RV Bahnhof (Steig 6)	18.15				14.15	16.15	18.15
- Schussensstraße	18.18				14.18	16.18	18.18
- Gymnasien	18.19				14.19	16.19	18.19
- Krankenhaus St. Elisabeth	18.20				14.20	16.20	18.20
- Polizeipräsidium	18.21				14.21	16.21	18.21
- Berufsschulzentrum	18.22				14.22	16.22	18.22
- Weingarten (Württ) Krankenhaus 14	18.24				14.24	16.24	18.24
Notthelfer							
- Linse	18.25				14.25	16.25	18.25
- Weingarten Charlottenplatz	18.26				14.26	16.26	18.26
Baiernfurt Achtschule	18.30				14.30	16.30	18.30
- Feuerwehrhaus	18.32				14.32	16.32	18.32
Bergatreute Bolanden	18.38				14.38	16.38	18.38
- Löffelmühle	18.39				14.39	16.39	18.39
- Am Pfaffenberg	18.40				14.40	16.40	18.40
- Bergatreute Rathaus	18.42				14.42	16.42	18.42
- Bergatreute Feuerwehrhaus	18.43				14.43	16.43	18.43
- Sommers	18.45				14.45	16.45	18.45
- Furt	18.46				14.46	16.46	18.46
Wolfegg Bahnhof Roßberg	18.48				14.48	16.48	18.48
- Gaishaus	18.50				14.50	16.50	18.50
- Stadel	18.51				14.51	16.51	18.51
- Alttann Waldseer Straße	18.53				14.53	16.53	18.53
- Abzw. Bahnhof	18.56						
- Hofgarten	18.57						

hh ab 12.12.20
SI Montag bis Freitag nur an Schultagen – nicht in der Faschingswoche vom 24.2. – 28.2.2020
ti emma verkehrt nur bei Fahrtwunschmeldung bis 60 Minuten vor Abfahrt an der gewünschten Haltestelle. Buchung unter Tel. 0751/3614152 oder per bodo-App/elektronischer Fahrplanauskunft.

Gültig ab 22.04.2020

3

Alle Abfahrtsplan vor

Informationen zu Ihrer Reise sind n...

Zeit	Zug	Richt
↑ früher		
14:21	Bus 31	Alttann Waldseer Str., Wolfegg
		Polizeipräsidium, Ravensburg 14:21 - Bolanden, Bergatreute 14:38 - Löffelmühle, Bergatreute 14:39 - Am Bergatreute 14:42 - Furt, Bergatreute 14:46 - Alttann Waldseer Str., Wolfegg 14:53

2

Ravensburg, Polizeipräsidium nach
 Wolfegg/Kr Ravensbg, Bahnhof Roßberg
 Abfahrt am 19.07.2020 um 14:20 Uhr

Ändern

Fahrt details

14:21 - 14:48

14:21 Ravensburg, Polizeipräsidium Bussteig 2

Regionalbus Müller 31 Wolfegg Alttann Waldseer Straße
 ↓ 27 Min. (13 Zwischenhalte)

14:48 Wolfegg/Kr Ravensbg, Bahnhof Roßberg

4

Abfahrt am 19.07.20

Haltestelle

Polizeipräsidium, Ravensburg 14:21
 Roßberg Bahnhof, Wolfegg 14:48

Details verbergen

Bahnhof/Haltestelle	Zeit	Gleis	Produkte	Weitere Informationen
Polizeipräsidium, Ravensburg	ab 14:21		Bus 31	Bus Richtung: Alttann Waldseer Str., Wolfegg Tel. 0751-3614152 Bitte mind. 60 Min. vor Abfahrt bestellen
Roßberg Bahnhof, Wolfegg	an 14:48			

Zwischenhalte einblenden

Merken In Kalender eintragen

2

Die Fahrplanauskunft des Verbundes enthält keinen Hinweis darauf, dass es sich um ein anmeldepflichtiges Bedarfsangebot handelt

3

Die Abfahrts tafel der DB enthält auch keinen Hinweis darauf, dass es sich um einen Bedarfsverkehr handelt

4

Die Fahrplanauskunft der DB enthält wieder einen Hinweis auf die Anmeldepflicht

Quellen: <https://www.bodo.de/fileadmin/redakteur/pdf/linien/ueberlandverkehr/0031.pdf>, <https://www.bodo.de/fahrinfo/fahrplanauskunft.html>
<https://reiseauskunft.bahn.de/bin/bhftafel.exe/dn?id=41225&country=DEU&protocol=https&rt=1&>, <https://reiseauskunft.bahn.de>

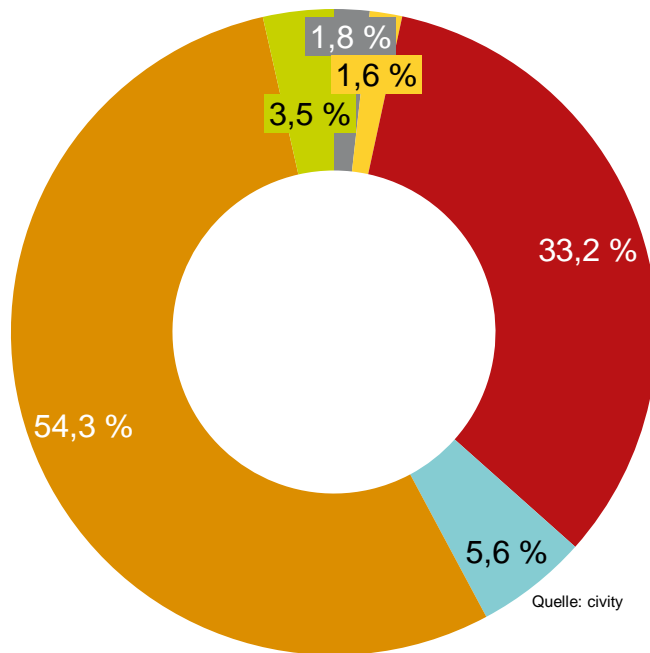
civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Voranmeldefristen sind nicht einheitlich geregelt – in einigen Verbänden gibt es mehr als 5 verschiedene Fristen

Anmeldungszeiträume

Anteile verschiedener Anmeldungszeiträume

in %



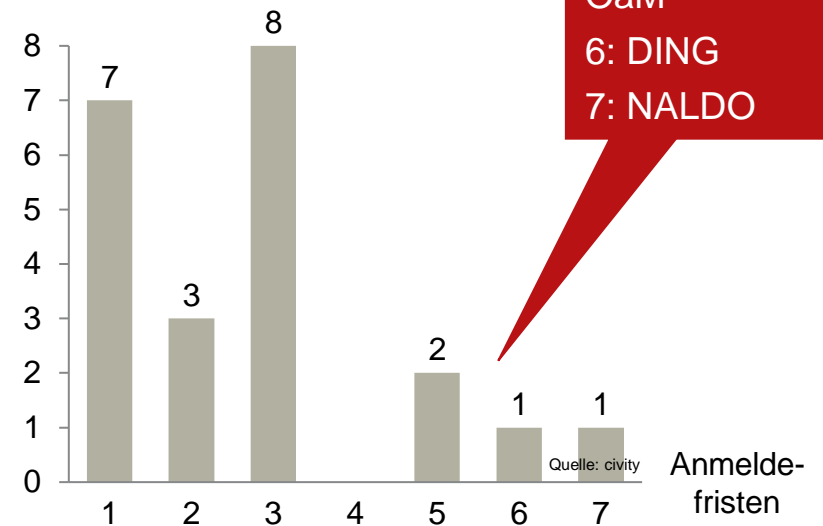
- 120 min vor Abfahrt
- 30 min vor Abfahrt
- 60 min vor Abfahrt
- 20 min vor Abfahrt
- 45 min vor Abfahrt
- Anmeldung am Vortag

Quelle: Bedienformen (VWI Stuttgart GmbH), Erfassung flexibler Verkehre in Baden-Württemberg - Zwischenstand 2020-06-15 Die Karte zeigt die Haltestellen für flexible Bedienformen an einem Sonntag.

Anzahl von Anmeldefristen innerhalb eines Verbundes

Anzahl pro Verbund

Verbünde

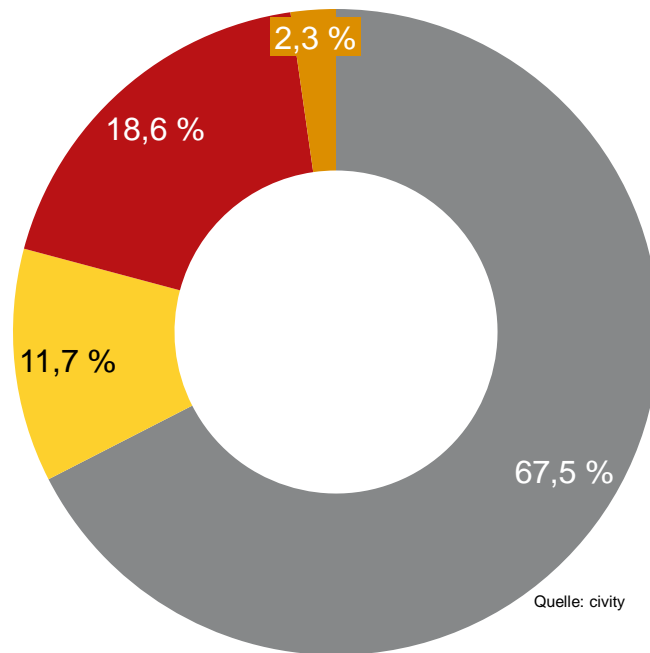


Ein Großteil der flexiblen Bedienformen kann nur telefonisch innerhalb bestimmter Zeiten bestellt werden

Fahrtenbuchung

Verteilung von Buchungsverfahren

in %



■ Telefonisch ■ Telefonisch, Website
■ Telefonisch, Website, App ■ Sonstige

Quelle: Bedienformen (VWI Stuttgart GmbH), Erfassung flexibler Verkehre in Baden-Württemberg - Zwischenstand 2020-06-15

Anmerkungen

Bei der Fahrtenbuchung werden in vielen Verbänden eine Reihe von Ausnahmen genannt:

- Die Fahrtenbuchung kann nur im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Telefonzentrale erfolgen
- Sonderregelungen für Ferienzeiten

In den Best-Practice Regionen der Schweiz und Österreichs haben vertaktete und priorisierte Linienverkehre Vorrang

Flexible Bedienformen in der Schweiz und in Österreich

- In den Best-Practice Regionen der Schweiz und Österreichs haben vertaktete und gegenüber dem Individualverkehr bevorzugte Linienverkehre Vorrang – sowohl in der Strategie, als auch in der planerischen und betrieblichen Praxis.
- Der Umfang flexibler Angebote in den Benchmark-Regionen der Schweiz und Österreichs ist minimal.
 - Im ZVV bzw. im Kanton Zürich gibt es lediglich eine Strecke mit 6 Minuten Fahrzeit (Anrufbus), außerdem ist ab 11/2020 ein 18-monatiges Pilotprojekt in zwei Züricher Quartieren am Stadtrand angekündigt.
 - Im Kanton Appenzell-Innerrhoden gibt es zwei kleinere Gebiete (PubliCar).
 - Im Kanton Thurgau wurden vormals sechs AST-Zonen auf Linienbetrieb umgestellt, lediglich eine kleine AST-Zone (600 Einwohner ohne ÖV-Anschluss) wird derzeit noch betrieben.
- Die flexiblen Angebote in den betrachteten Regionen in der Schweiz und in Österreich werden überwiegend als Ergänzung des ÖPNV abends und nachts angeboten.
- Der räumliche Umgriff der Angebote ist überwiegend stark begrenzt und reduziert auf wenige Ortschaften und Ortsteile.

In den Best Practice Regionen der Schweiz haben vertaktete und priorisierte Linienverkehre Vorrang

Flexible Bedienformen ZVV und Ostwind

ZVV



- Im gesamten Verbundgebiet gibt es bisher ein einzelnes Ruftaxi-Angebot
- Fahrzeit 6 Minuten

VBZ Zürich

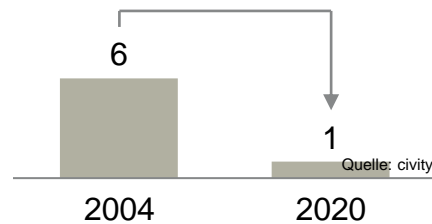


- Pilotprojekt ab Herbst 2020 im Stadtgebiet Zürich

Ostwind (Kanton Thurgau)

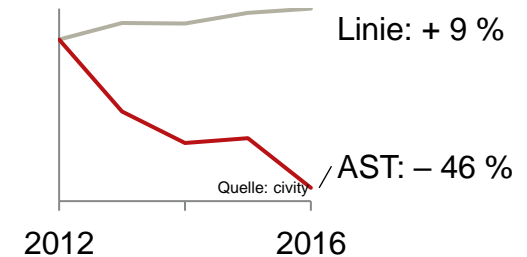
Angebotsreduktion und Umstellung auf Linienverkehr

Anzahl AST-Zonen



Nachfrage 2012 – 2016

Fahrgäste



- In der Schweiz definieren Bund und Kantone einheitlich landesweite Mindestbedienstandards für den öffentlichen Verkehr
- In den schweizerischen und österreichischen Benchmark-Regionen sind „Flexible Bedienformen“ auf wenige Teilräume mit sehr geringen Einwohnerzahlen und überwiegend auf den Abend- und Nachtverkehr fokussiert.
- Die Benchmark-Regionen setzen primär auf „starrten Linienverkehr“ mit dichten Takten.

Quelle: Eigene Recherchen; Kanton Thurgau Der Öffentliche Verkehr in Zahlen, Ausgabe 2017

Das Bundesland Vorarlberg hat klare Eckpunkte für die Ausrichtung des ÖPNV-Angebots formuliert

Strategische Ausrichtung als integriertes ÖPNV-Angebot



Eckpunkte aus Mobilitätskonzept

- Um die Modal-Split-Ziele zu erreichen, bedarf es einer weiteren Verdichtung bestehender, aber auch neuer Angebote im öffentlichen Busverkehr.
- Ziel ist es, die „Gesamtfahrzeitkonkurrenz“ von Haustüre zu Haustüre zwischen dem MIV und Kombinationen von Bus, Bahn und anderen Verkehrsmodi zugunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen.
- Bus- und Bahnlinien sollen entlang dieser Leitidee weiterentwickelt werden, dies bedingt:
 - schnelle Fahrzeiten aus den Siedlungsgebieten zur Bahn und umgekehrt
 - stabiler und störungsfreien Betrieb, um schlanke Umsteigezeiten Bus/Bahn oder Bus/Bus zu gewährleisten
- Elemente der Angebotsentwicklung sind – neben der Orientierung an der Bahn als Taktgeber – schnelle Verbindungen entlang der Hauptachsen, ein feinmaschiges Verteilnetz in der Fläche mit.
- Ergänzungen durch flexible ÖV-Systeme in Tagesrandzeiten und peripheren Siedlungsteilen.

Quelle: Mobilitätskonzept, Vorarlberg 2019, S. 38, Abb. 17

Das Bundesland Vorarlberg hat klare Qualitätsstandards für die Bedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV definiert

Mindestbedienungsqualitäten im Öffentlichen Verkehr in Vorarlberg, werktags

	Teilgebiet	Öffentlicher Personennahverkehr	Bedienungsqualität (Minuten)	
			Spitzenzeiten ¹⁾	Übrige Zeiten ²⁾
ÖPNV als Rückgrat	Rheintal – Walgau	<ul style="list-style-type: none"> Schiene als Rückgrat der ÖV-Erschließung Bevorrangtes Buszubringersystem aus den Talschaften und zwischen den Zentren im Rheintal und Walgau, Buspriorisierung als schnelle Verbindungen zu den Bahnhöfen Land- und Stadtbusse zur Flächenerschließung 	15 ³⁾	30
	Dichte besiedelte Talschaften	Schiene bzw. bevorrangter Buskorridor	30	30
	Übrige Talschaften	Bus	30	60 ⁵⁾
	Dünn besiedelte Gebiete ⁴⁾	Bus	60	120 ⁵⁾

1) Spitzenzeiten (derzeit 6-9 Uhr, 15-18 Uhr), abhängig von der Verkehrsnachfrage

2) Generelle ÖV-Bedienungszeiten 5-24 Uhr, abgestuft in Randzeiten

3) Dichtere Angebote (10 Minuten) durch Linienüberlagerungen

4) In den dünner besiedelten Talschaften und dünn besiedelten Gebieten wird die „letzte Meile“ auch durch ÖV-Zubringerangebote ersetzt. Dadurch ergeben sich bessere Bedienungsqualitäten, die nicht mehr taktgebunden und daher flexibel sind.

5) Bzw. flexible Angebote

Quelle: Mobilitätskonzept, Vorarlberg 2019, S. 30, Abb. 10

In den Best-Practice Region Vorarlberg haben vertaktete und priorisierte Linienverkehre Vorrang

Flexible Bedienungsformen Vorarlberg

Vorarlberg

Aktuell gibt es drei Angebote in Vorarlberg

- Anrufbus Unterland abends und nachts zwischen 20 und 3 bzw. 5 Uhr
- Anrufbus Lustenau mit 100 Haltepunkten an Schultagen zwischen 13 und 20 Uhr
- AST Montafon nur saisonal abends und nachts

Mikro-ÖV

- Dort, wo Linienverkehre nicht zweckmäßig sind – in besonderen Schwachlastzeiten wie in der Nacht bzw. aufgrund disperser Siedlungsstrukturen –, sollen verstärkt alternative Bedienungsformen des Mikro-ÖV (z. B. Anruf-Sammeltaxi, Rufbusse etc.) **evaluiert** werden **oder** es soll durch die Bereitstellung entsprechender Angebote (z. B. Fahrradboxen, Leihräder, Jobräder, ...) auf eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmodi (z. B. Fahrrad) gesetzt werden (Ansatz Smart Mobility).
- Wichtig ist eine nutzerfreundliche Einbindung in etablierte Auskunft- und Buchungssysteme (z. B. die Verkehrsauskunft Österreich, VAO).

Zitate Verbundgeschäftsführung VVV¹⁾

- „Wenn man keinen Fahrplan hat, ist der ÖV für den Fahrgast nur die Hälfte wert“.
- „Angebot ohne Fahrplan sind für den Fahrgast nicht verständlich und nicht greifbar, daher werden sie auch kaum genutzt“.
- „Die Kosten pro befördertem Fahrgast sind um ein Vielfaches höher als im Linienverkehr, da Fahrzeug und Fahrer vorgehalten werden müssen, um einen etwaigen Fahrtwunsch zu bedienen“.

Quelle: Mobilitätskonzept, Vorarlberg 2019,

1) Telefonat vom 21.07.2020

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - **Tarife**
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- **Einführung**
 - Verbünde
 - Kreise
 - Gemeinden >25.000 Einwohner
 - Relationen

Kaufkraftbereinigt sind die Fahrpreise in AT und CH überwiegend günstiger als in Baden-Württemberg

Tarife – Zusammenfassung (1/1)

- 1 — Die **Tarifniveaus** aller analysierten Fahrausweisarten (Einzel, Tag, Abo) **variieren** innerhalb der gleichen Raumkategorie (Verbünde, Kreise, Gemeinden) **erheblich**. Diese Unterschiede lassen sich nicht mit strukturellen Unterschieden (z. B. Gemeindegröße) oder einer unterschiedlichen Angebotsdichte erklären und können daher als „**willkürlich**“ und „**historisch gewachsen**“ interpretiert werden.
- 2 — Die Tarifstrukturen und -niveaus in den **deutschen Benchmarkregionen** (BY, HE) weisen **ähnliche Strukturen** wie in Baden-Württemberg auf und sind daher für einen Best-Practice-Vergleich nur bedingt interessant.
- 3 — Kaufkraftbereinigt liegen die Tarife aller analysierten Fahrausweisarten in den **schweizerischen und österreichischen Benchmarkregionen**, in allen analysierten Raumkategorien tendenziell auf einem **durchschnittlichen bis hin zu deutlich günstigeren** Niveau, als die deutschen Vergleichsräume im Allgemeinen und die baden-württembergischen im Speziellen.
- 4 — Kaufkraftbereinigt weist z. B. der VVV (Vorarlberg) den mit Abstand günstigsten Preis für das Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche des Verbundes auf. Auf Gemeindeebene weisen z. B. die Städte Winterthur, Zürich, St. Gallen, Schaffhausen und Dornbirn die günstigsten Preise in den jeweiligen Gemeindeklassen auf.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Die Preise und Konditionen werden für insgesamt drei verschiedene Fahrausweisarten verglichen

Analysemethodik

METHODIK

Räumlicher Bezug

- Für Räume mit einem großen Anteil an **Binnenverkehr** wird der Ticketpreis in **Bezug zu den Einwohnern** der betrachteten Raumeinheit gesetzt, um die Gebietsgröße und die damit verbundenen Verkehrsstrukturen zu berücksichtigen.
- Diese Betrachtung erfolgt für:
 - Verbünde
 - Kreise
 - Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohnern
- Für Verbünde wird der **Maximalpreis** für die Fahrt im gesamten Verbundgebiet ermittelt.
- Für Landkreise wird der **Maximalpreis** für die Fahrt aus den Gemeinden ins Kreiszentrum

ermittelt (entspricht erwarteter Maximalpreis für Fahrt im Kreisgebiet), für Stadtkreise der Maximalpreis für eine Fahrt im Stadtkreisgebiet.

- Für Gemeinden wird dagegen der **Minimalpreis** ermittelt, da die meisten Tarifsysteme Gemeinden nicht als kleinste Tarifeinheit nutzen und der Maximalpreis den Vergleich verzerren würde.

Relationsbezogener Preisverlauf

- Für Räume in denen Verkehre primär als **ein- und ausbrechender Verkehr** ins nächste Zentrum charakterisiert sind, wird der Ticketpreis für die **Fahrt ins Kreiszentrum** in Relation zur Luftlinienentfernung zum jeweiligen Kreiszentrum gesetzt.

Diese Betrachtung erfolgt für:

- Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohnern
- Die Berücksichtigung des Nahverkehrsangebots erfolgt in einem gesonderten Kapitel bei der Ermittlung des **Preis-Leistungs-Verhältnisses**.

Die Preise und Konditionen werden für insgesamt drei verschiedene Fahrausweisarten verglichen

Datenquellen und -aufbereitung

METHODIK

- Die Preise und Konditionen werden für die folgenden drei Fahrausweisarten verglichen:



Einzelfahrschein Normalpreis



Tageskarte für eine Person



Basisabonnement als Monatspreis

- Die Daten wurden auf Ebene der Gemeinden manuell (Feb. und März 2020) und für die entfernungsbasierten Metriken mit automatisierten Verfahren aus der Preisauskunft der NVBW erhoben. Sie spiegeln den Stand der Preisauskunft im März und April 2020 wider.

- Für die automatisierte Abfrage wurden jeweils 3 Routen von zufällig ausgewählten Haltestellen je Gemeinde ins jeweilige Kreis- bzw. Verbundzentrum erhoben. In Summe gingen ca. 6400 Relationen in die Betrachtung ein.
- Fahrten, für die der BW-Tarif gilt, werden in der Fahrplanauskunft der NVWB nicht tarifiert. Diese Relationen gingen nicht in die Auswertung ein.
- Bei Betrachtungen auf Verbundebene kann es speziell an Verbund- oder Tarifzongrenzen zu Übersprungeffekten kommen, bei denen die von der Tarifauskunft gewählte Route durch andere Verbünde (mit den dann jeweils geltenden Tarifen) führt.

- Für unseren Vergleich haben wir das jeweils günstigste Abonnement im Normaltarif gewählt. Im Normalfall gibt die NVBW Preisauskunft auf Monate gerechnete Abonnementpreise aus. War dies nicht der Fall so wurden die resultierenden Preise durch 12 dividiert.




Interpretationshinweis:

Bedingt durch „Umwegefahrten“ durch andere Verbünde sowie unterschiedliche Rechenweisen bei Jahresbeträgen, kann es zu leichten Abweichungen zwischen den Betrachtungsebenen „Verbünde“ sowie „Kreise“ kommen.

Die Tarifanalyse erfolgt differenziert nach Raumtypen und Relationen

Methodik

METHODIK




	Verbünde	Landkreise	Stadtkreise	Gemeinden ¹⁾	Relationen
Räumlicher Bezug	<ul style="list-style-type: none"> Maximalpreis für Fahrt im gesamten Verbundraum 	<ul style="list-style-type: none"> Maximalpreis für Fahrt ins Kreiszentrum (= erwarteter Maximalpreis für Fahrt im Kreisgebiet) 	<ul style="list-style-type: none"> Maximalpreis für Fahrt im gesamten Stadtkreisgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Günstigster Preis für Fahrt innerhalb einer Gemeinde 	<ul style="list-style-type: none"> Mittlerer Preis für Fahrt ins Kreiszentrum
Ticketarten	<ul style="list-style-type: none"> Einzelfahrschein Normalpreis Tageskarte für eine Person Basisabonnement als Monatspreis 		<ul style="list-style-type: none">    		
Erhebung	<ul style="list-style-type: none"> Manuell 	<ul style="list-style-type: none"> Maschinell 	<ul style="list-style-type: none"> Maschinell Manuell 	<ul style="list-style-type: none"> Manuell 	<ul style="list-style-type: none"> Maschinell Geroutet
Datenquelle	<ul style="list-style-type: none"> Websites Verbünde 	<ul style="list-style-type: none"> NVBW-Fahrplan-auskunft 	<ul style="list-style-type: none"> NVBW-Fahrplan-auskunft Websites Verbünde 	<ul style="list-style-type: none"> Websites Verbünde 	<ul style="list-style-type: none"> NVBW-Fahrplan-auskunft

1) Gemeinden >25 Tsd. EW

Die Preise und Konditionen werden für insgesamt drei verschiedene Fahrausweisarten verglichen

Datenquellen und -aufbereitung (Benchmark-Regionen)

METHODIK

- Die Preise und Konditionen werden analog zur Analyse für Baden-Württemberg für die folgenden drei Fahrausweisarten verglichen:
 -  Einzelfahrschein Normalpreis
 -  Tageskarte für eine Person
 -  Basisabonnement als Monatspreis
- Die Daten wurden auf Ebene der Verbände manuell und aus den Tariftabellen/Webseiten der jeweiligen Verbände erhoben. Sie spiegeln den Stand der Preisauskunft im März und April 2020 wider.
- Für unseren Vergleich auf Verbundebene haben wir jeweils die Tarife gewählt, die Fahrten durch das komplette Verbundgebiet abbilden.
- Entsprechend wurden bei der Betrachtung auf Gemeindeebene die Tickets gewählt, die den gesamten Gemeindebereich abdecken.
- Für die Betrachtung der Abonnements wurde das jeweils günstigste Abonnement im Normaltarif gewählt.
- Für die kaufkraftbereinigten Daten wurden entsprechende Korrekturfaktoren als relative Abweichung der pro-Kopf-Kaufkraft der jeweiligen Länder (AT, CH, NL) zur Kaufkraft in Deutschland berechnet und angewendet.

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - **Tarife**
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - **Verbünde**
 - Kreise
 - Gemeinden >25.000 Einwohner
 - Relationen

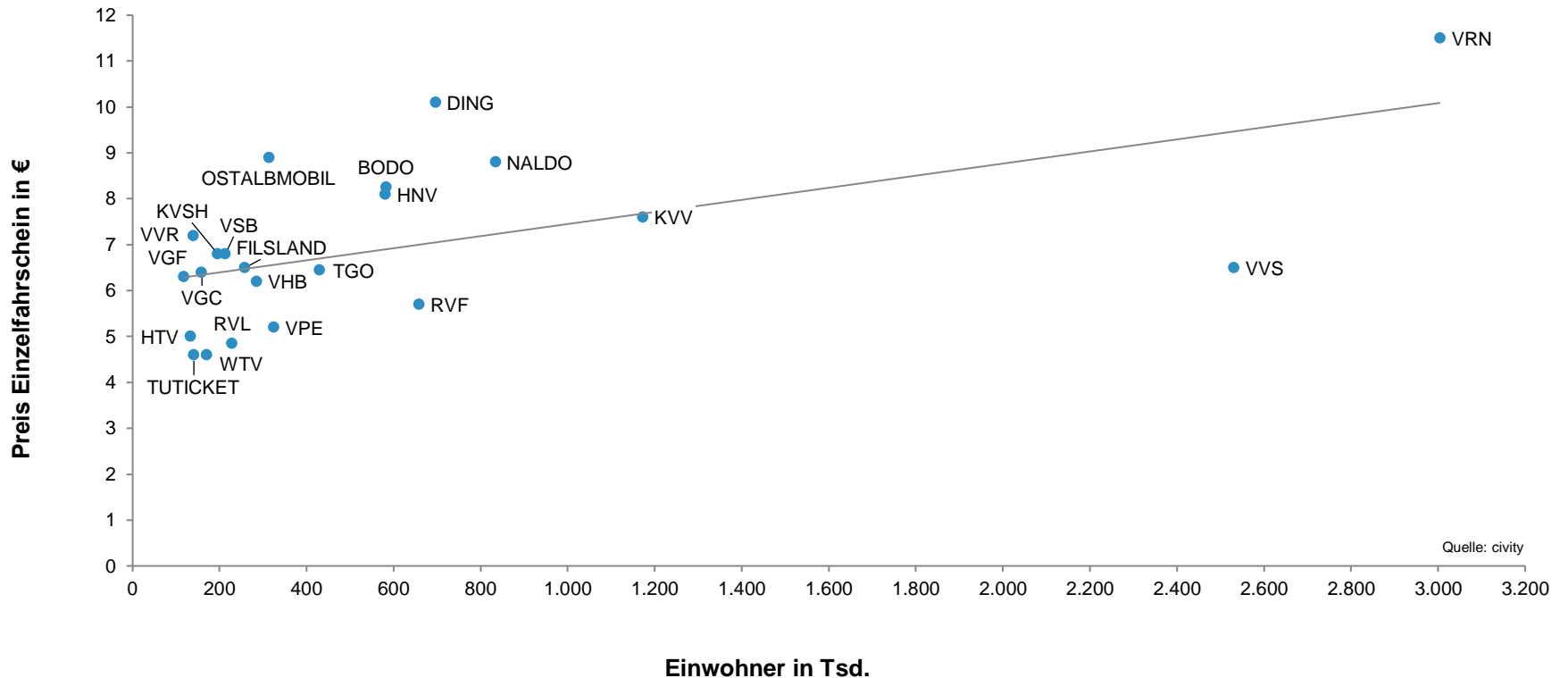
Die Maximalpreise für eine Einzelfahrt im gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Quelle: civity

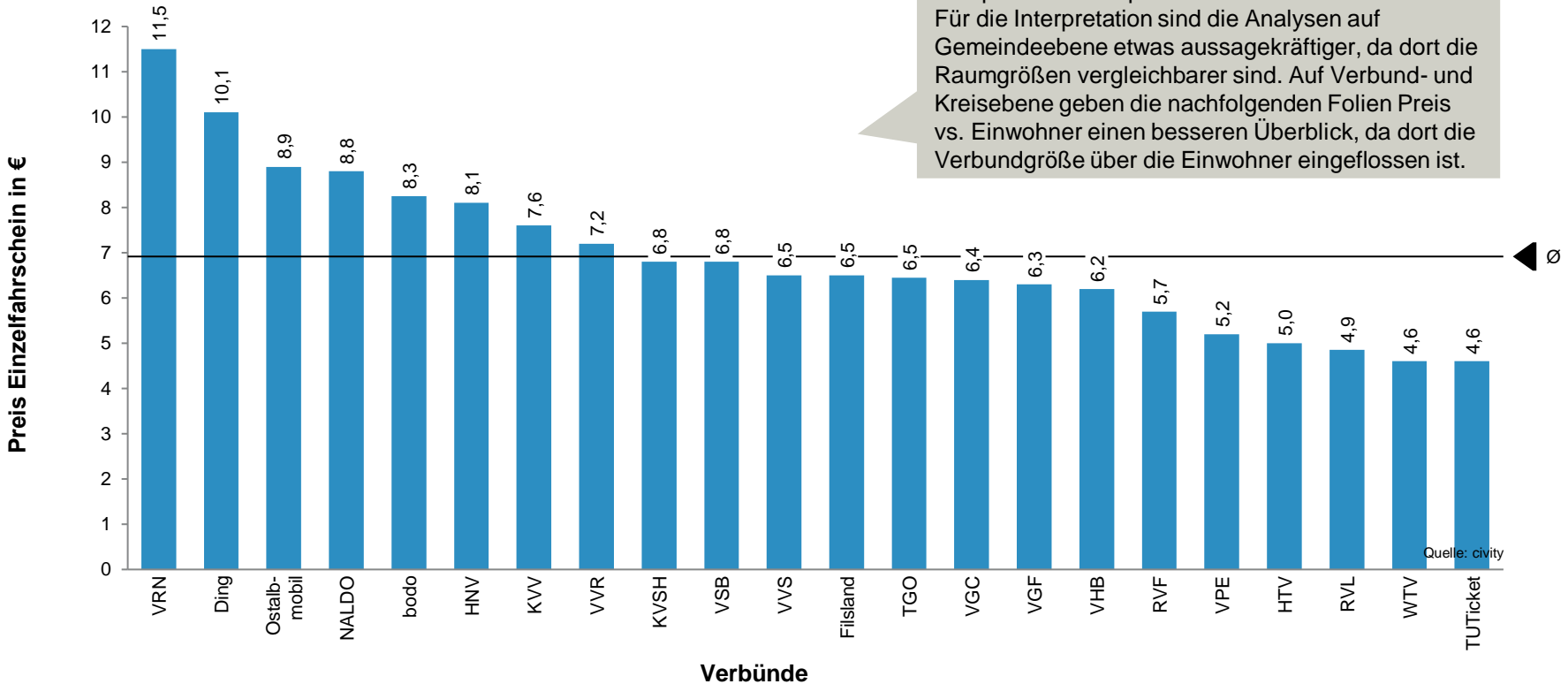
Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

Die Maximalpreise für eine Einzelfahrt im gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL 

Verbünde



Interpretationsbeispiel:
Für die Interpretation sind die Analysen auf Gemeindeebene etwas aussagekräftiger, da dort die Raumgrößen vergleichbarer sind. Auf Verbund- und Kreisebene geben die nachfolgenden Folien Preis vs. Einwohner einen besseren Überblick, da dort die Verbundgröße über die Einwohner eingeflossen ist.

Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

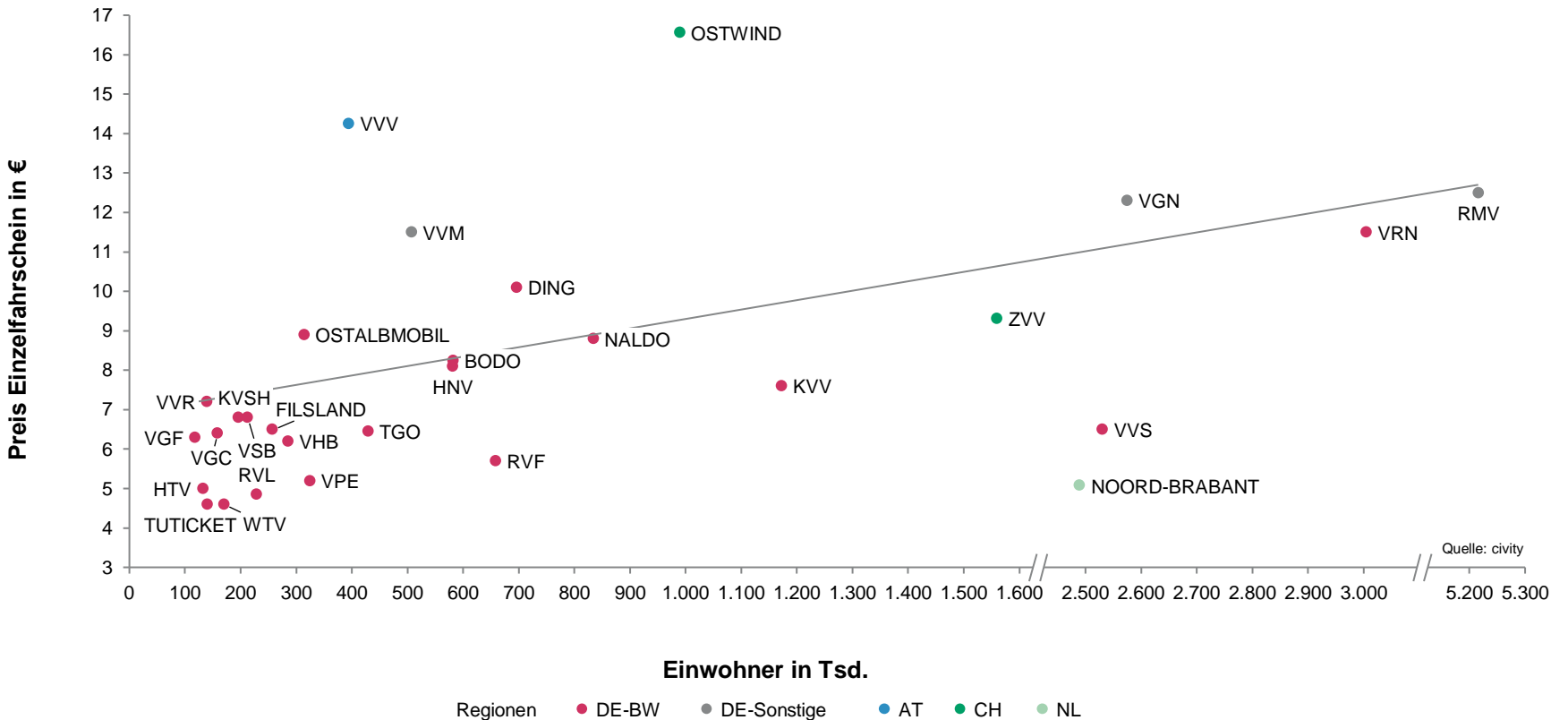
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Maximalpreise für eine Einzelfahrt im gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT

Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

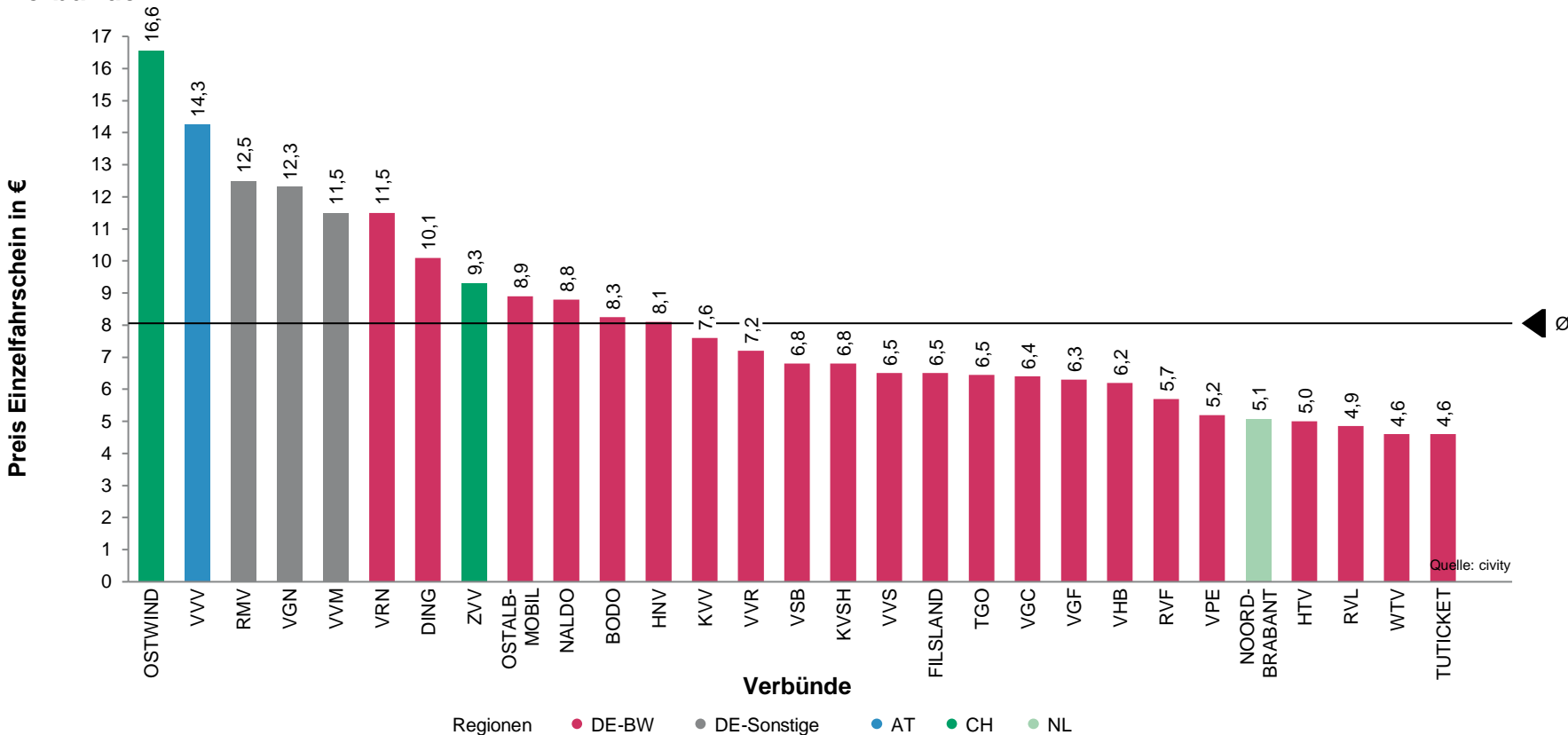
Die Maximalpreise für eine Einzelfahrt im gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



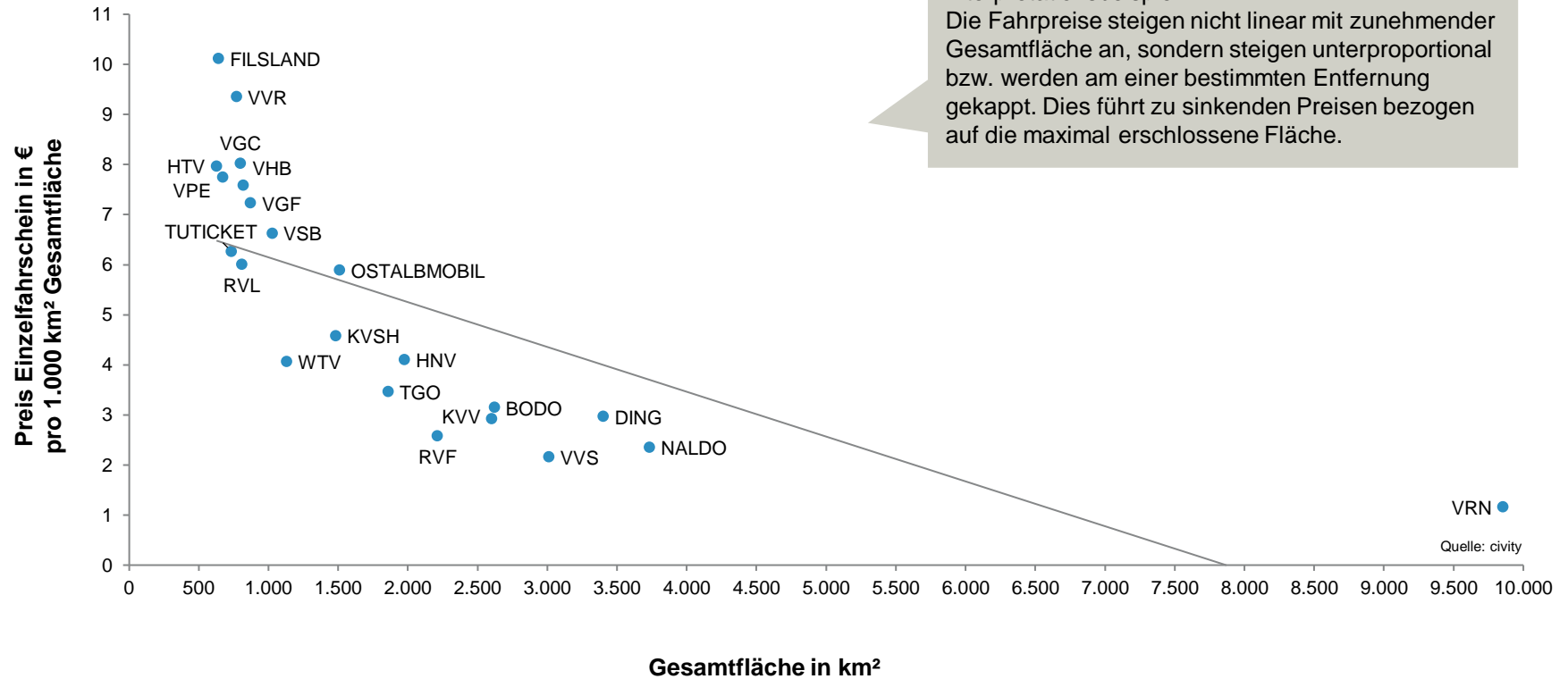
Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

Die rechnerischen Maximalpreise für eine Einzelfahrt bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL 

Verbünde



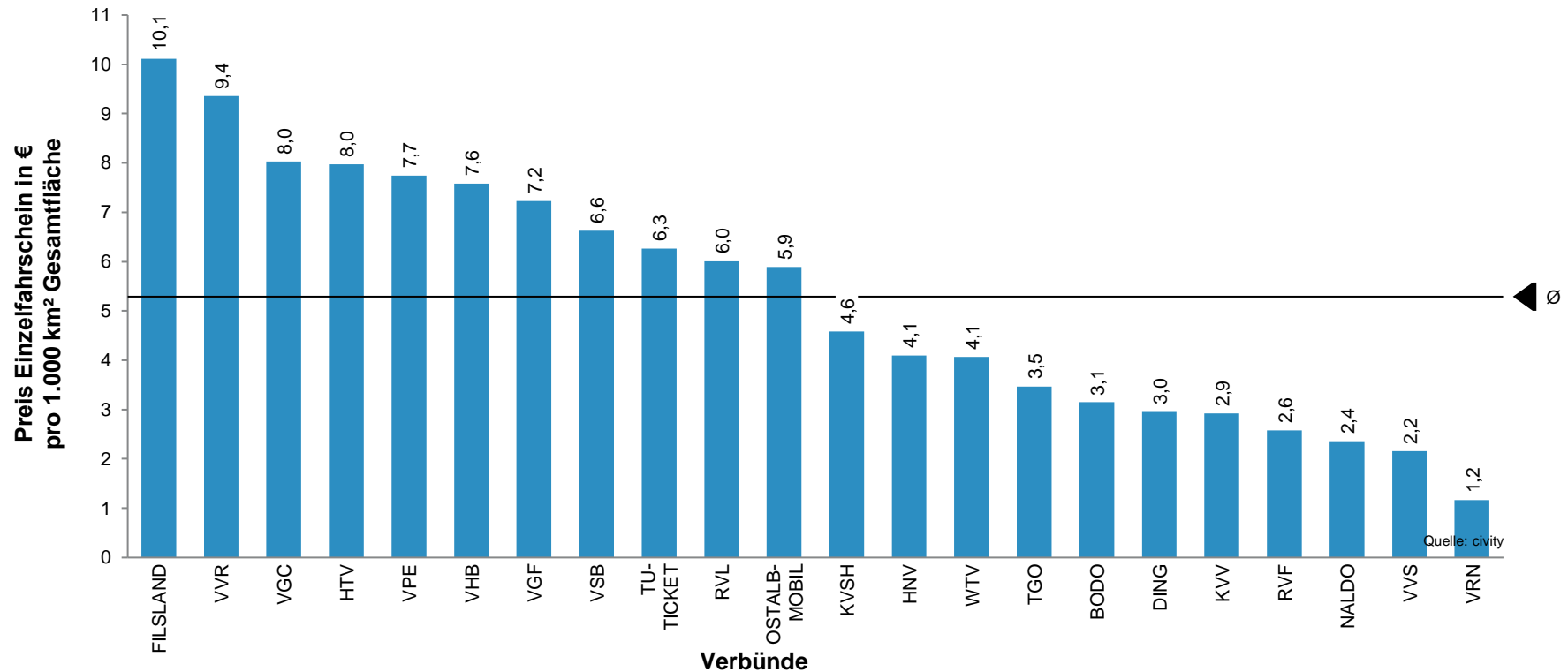
Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

Die rechnerischen Maximalpreise für eine Einzelfahrt bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL 

Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

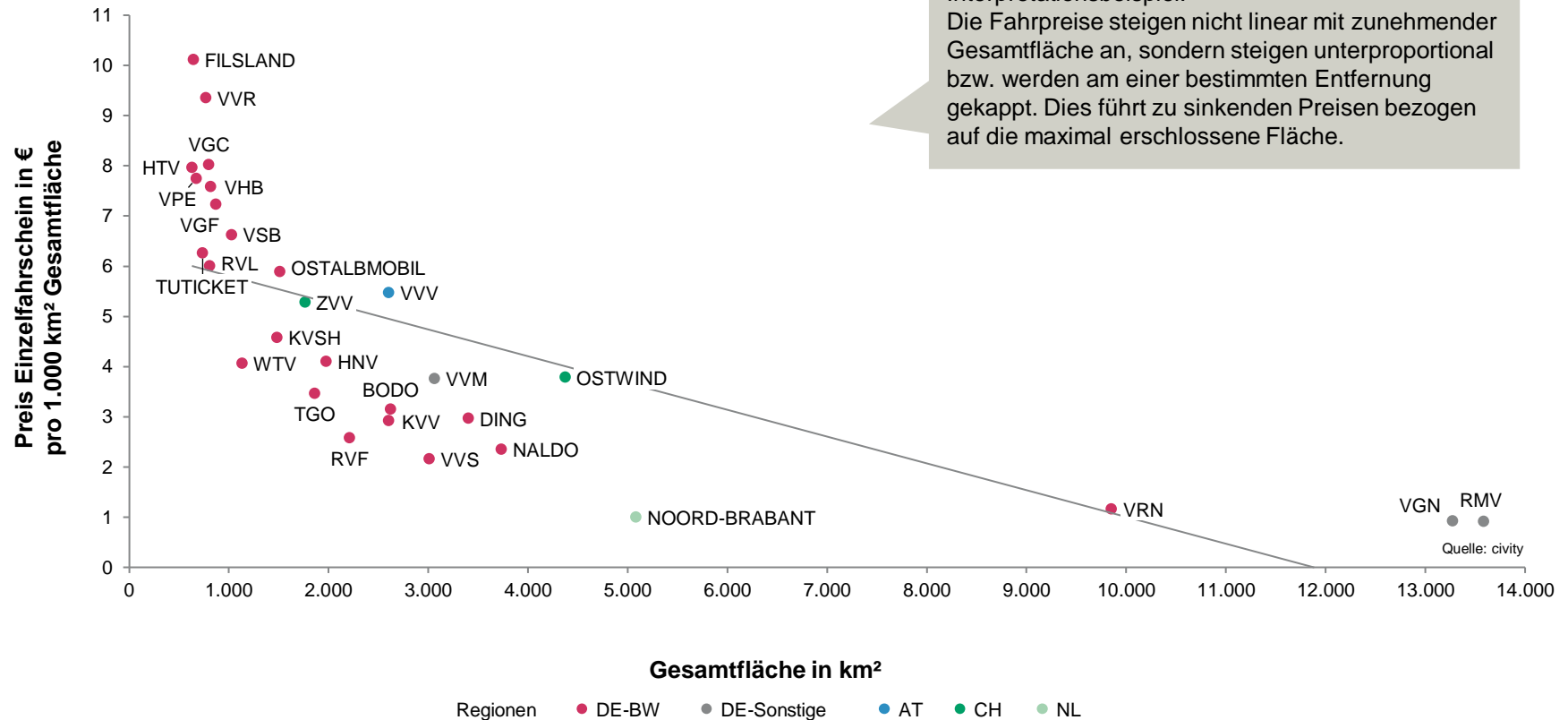
Die rechnerischen Maximalpreise für eine Einzelfahrt bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



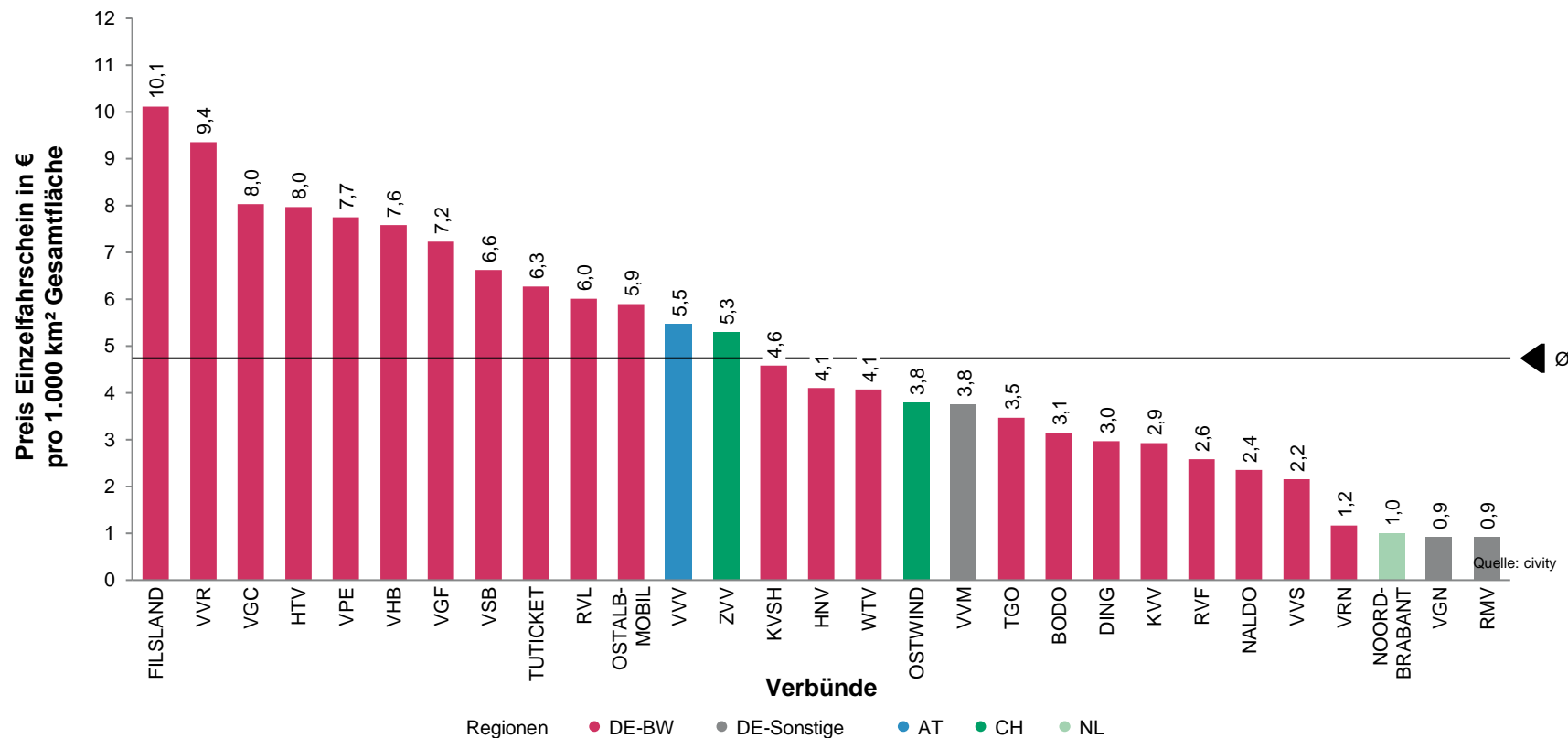
Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

Die rechnerischen Maximalpreise für eine Einzelfahrt bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT

Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

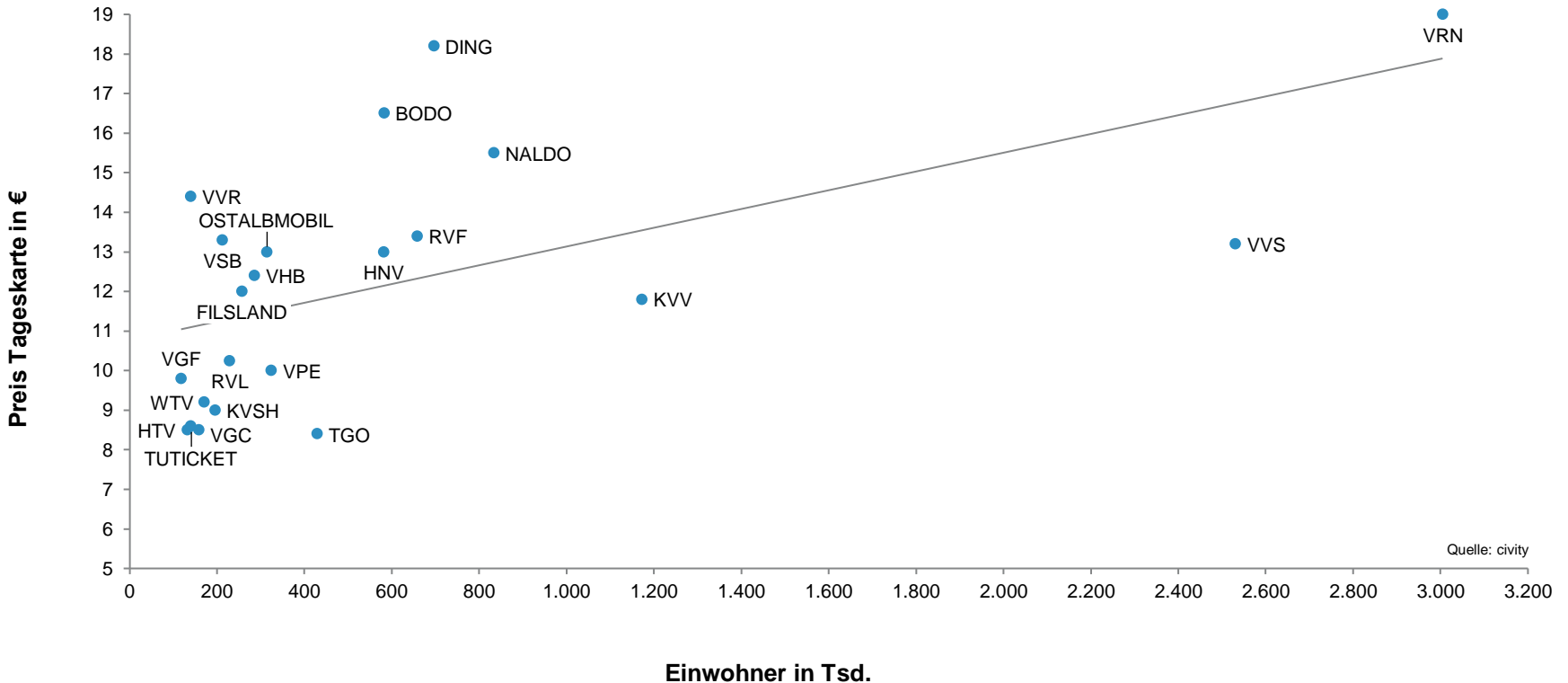
Die Maximalpreise für eine Tageskarte für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

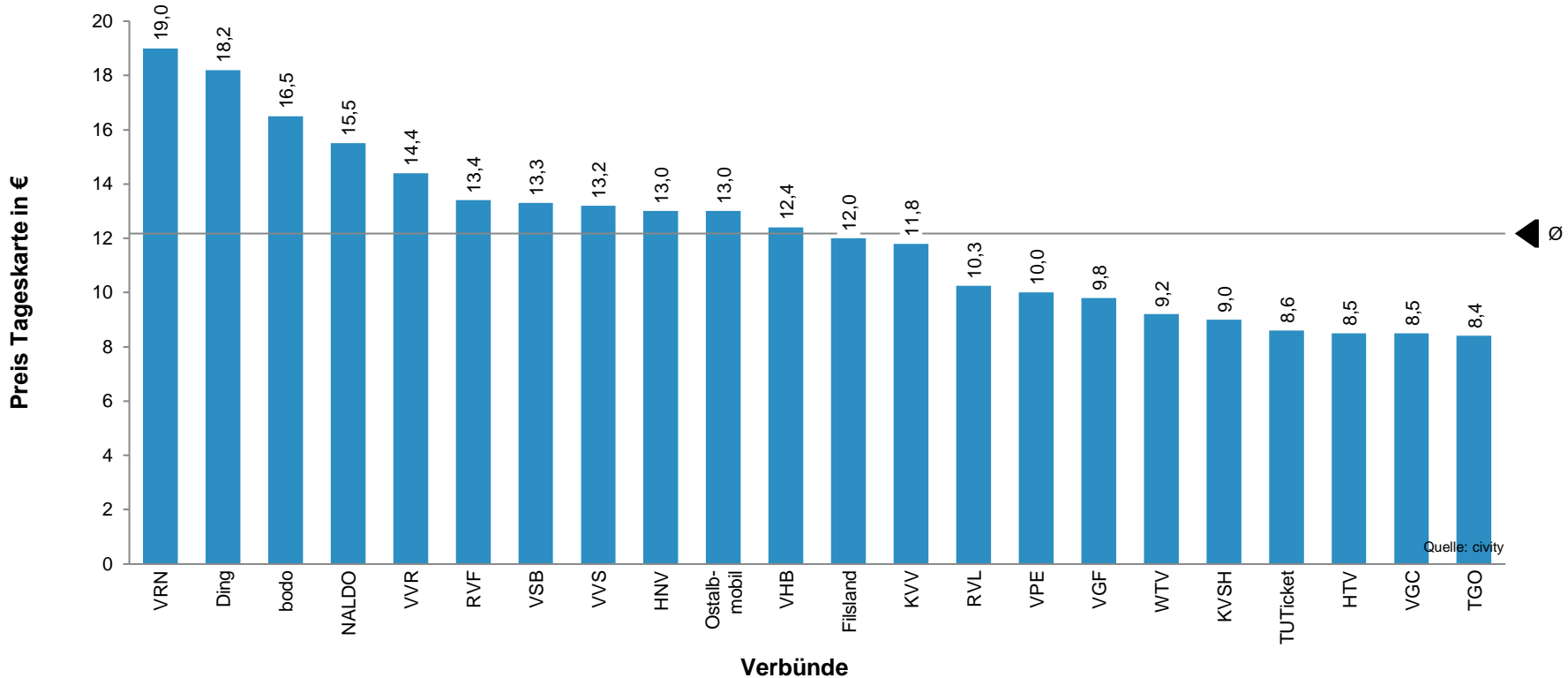
Die Maximalpreise für eine Tageskarte für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrkarte-Kategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW)

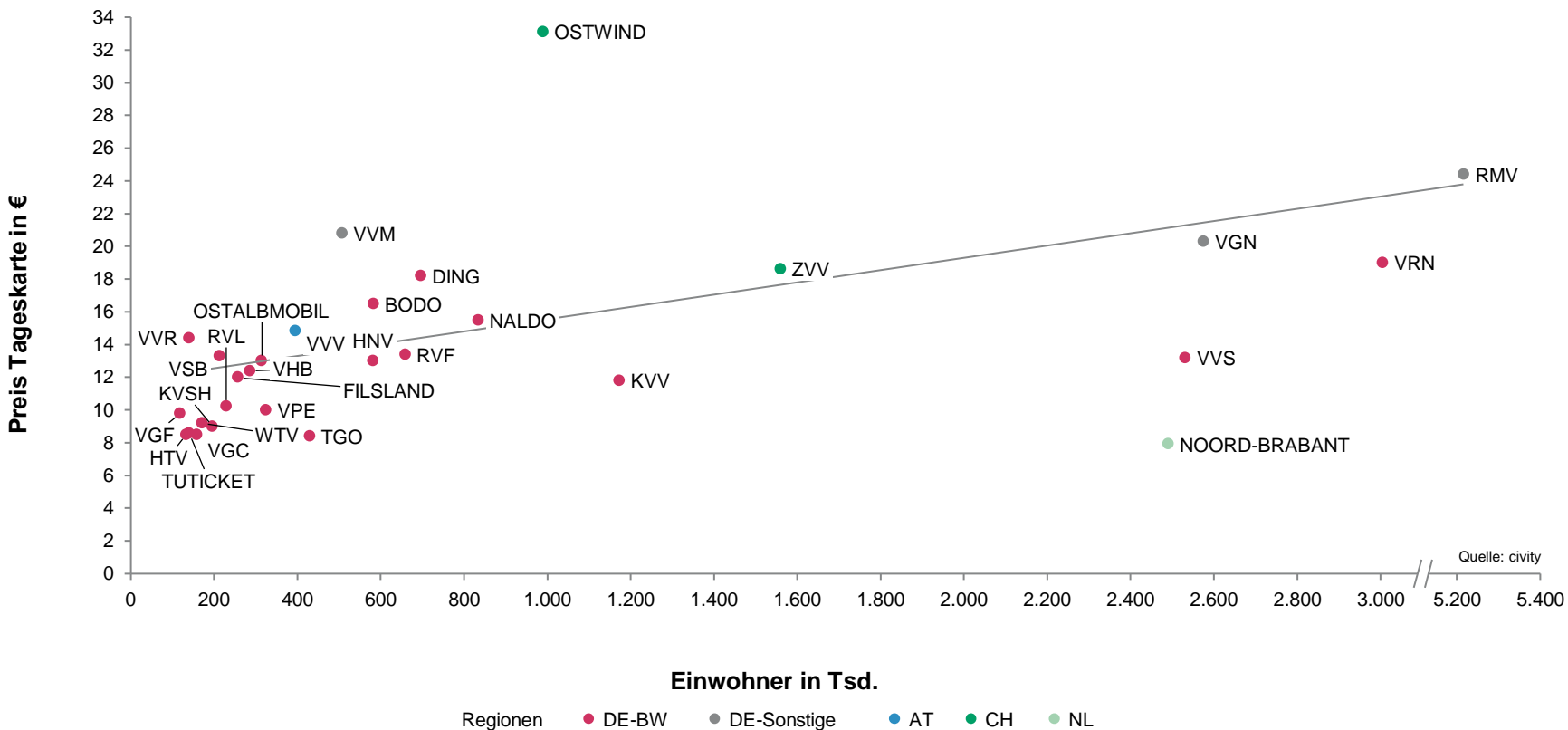
Die Maximalpreise für eine Tageskarte für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

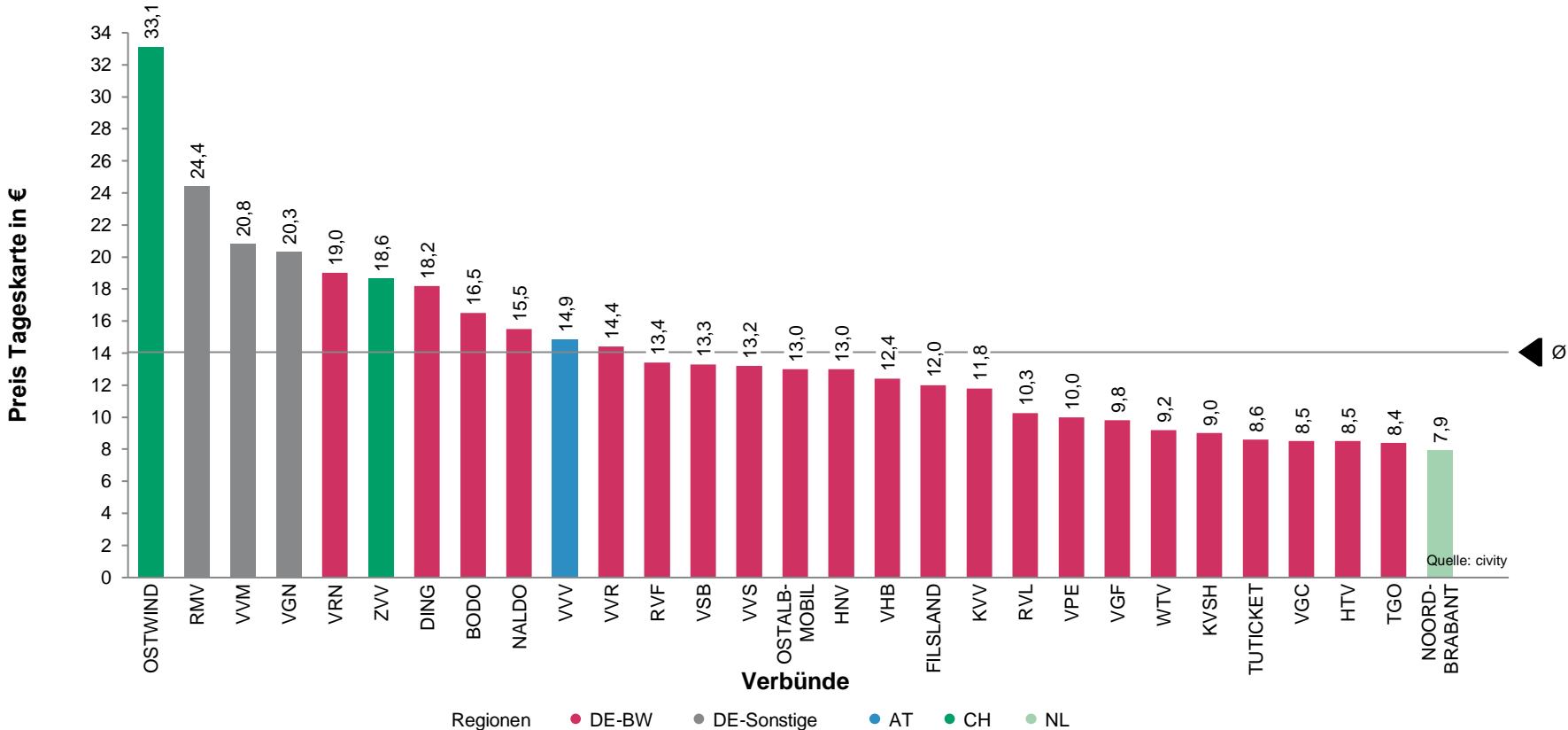
Die Maximalpreise für eine Tageskarte für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

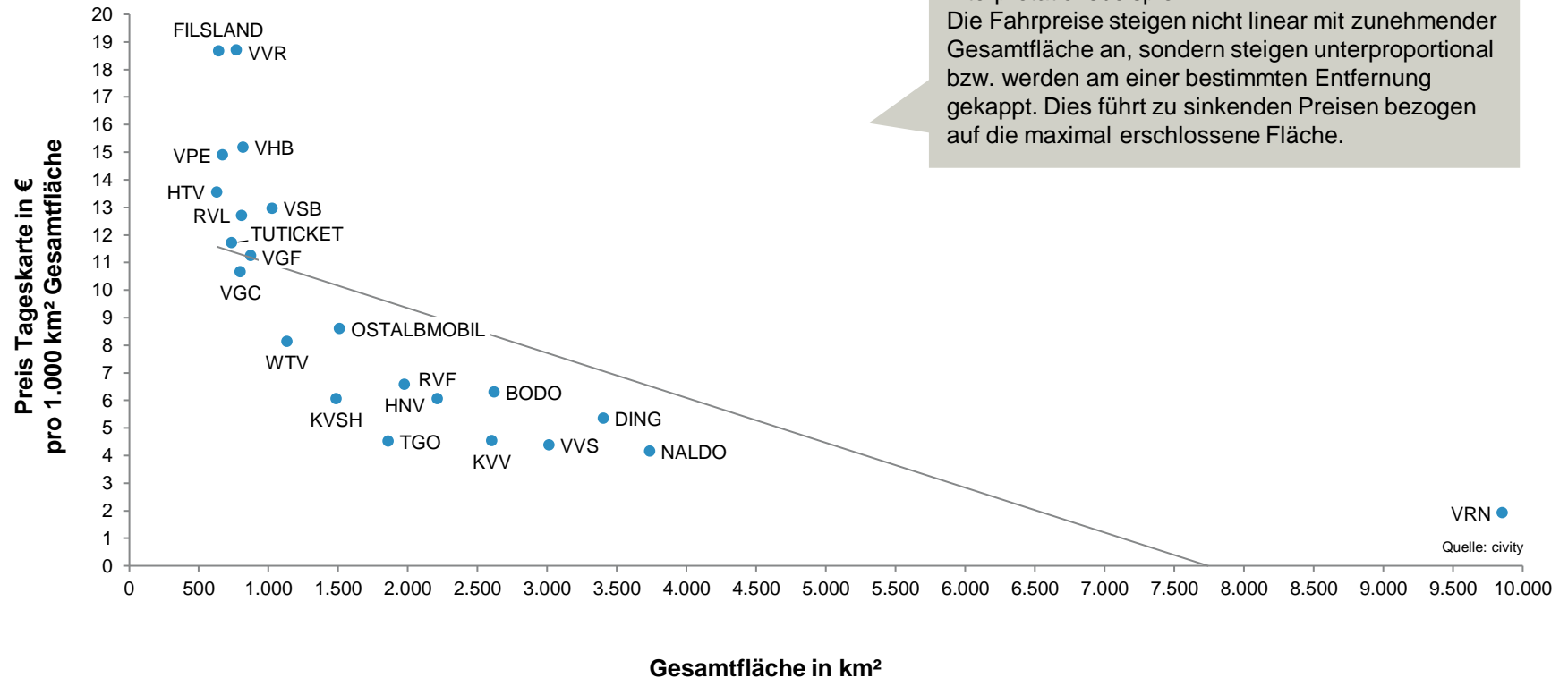
Die rechnerischen Maximalpreise für eine Tageskarte bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Interpretationsbeispiel:
Die Fahrpreise steigen nicht linear mit zunehmender Gesamtfläche an, sondern steigen unterproportional bzw. werden am einer bestimmten Entfernung gekappt. Dies führt zu sinkenden Preisen bezogen auf die maximal erschlossene Fläche.

Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

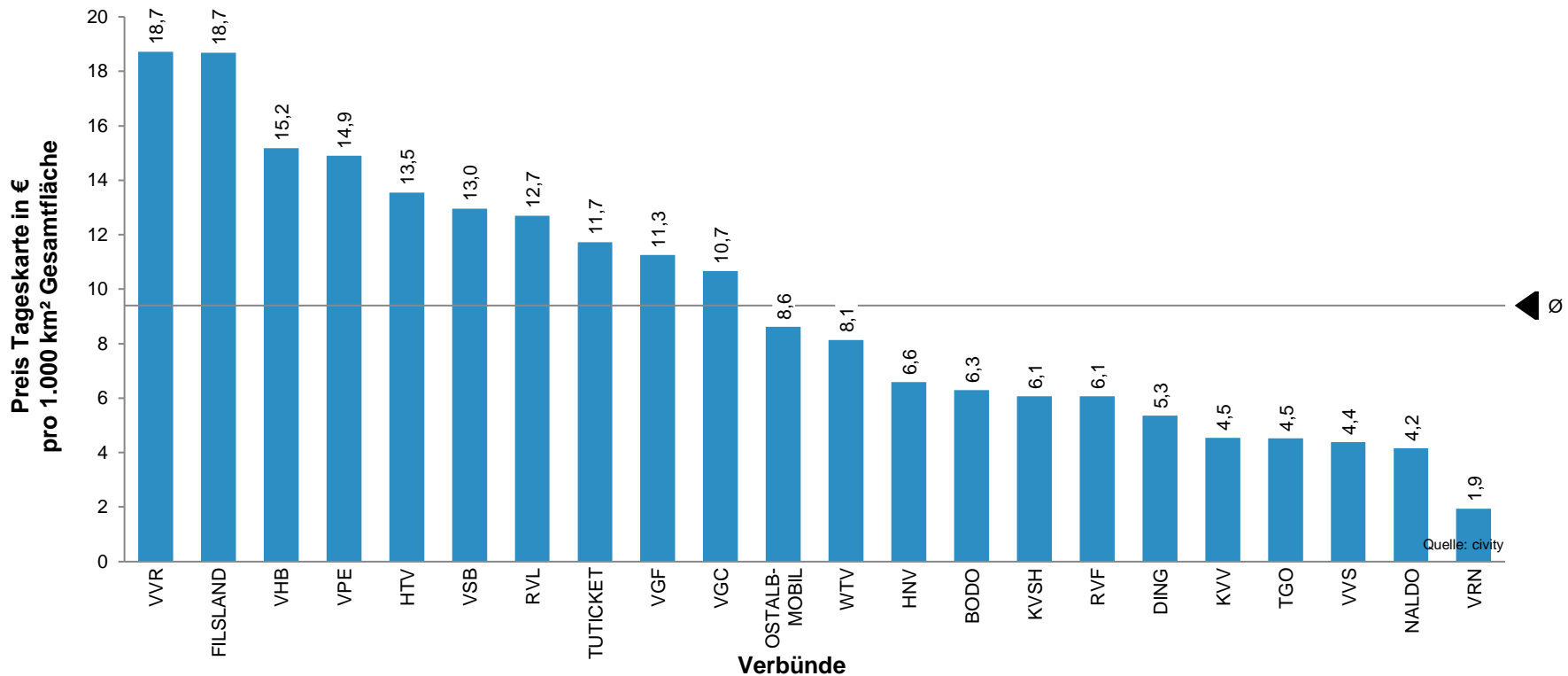
Die rechnerischen Maximalpreise für eine Tageskarte bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Quelle: civity

Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrkarte-Kategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW)

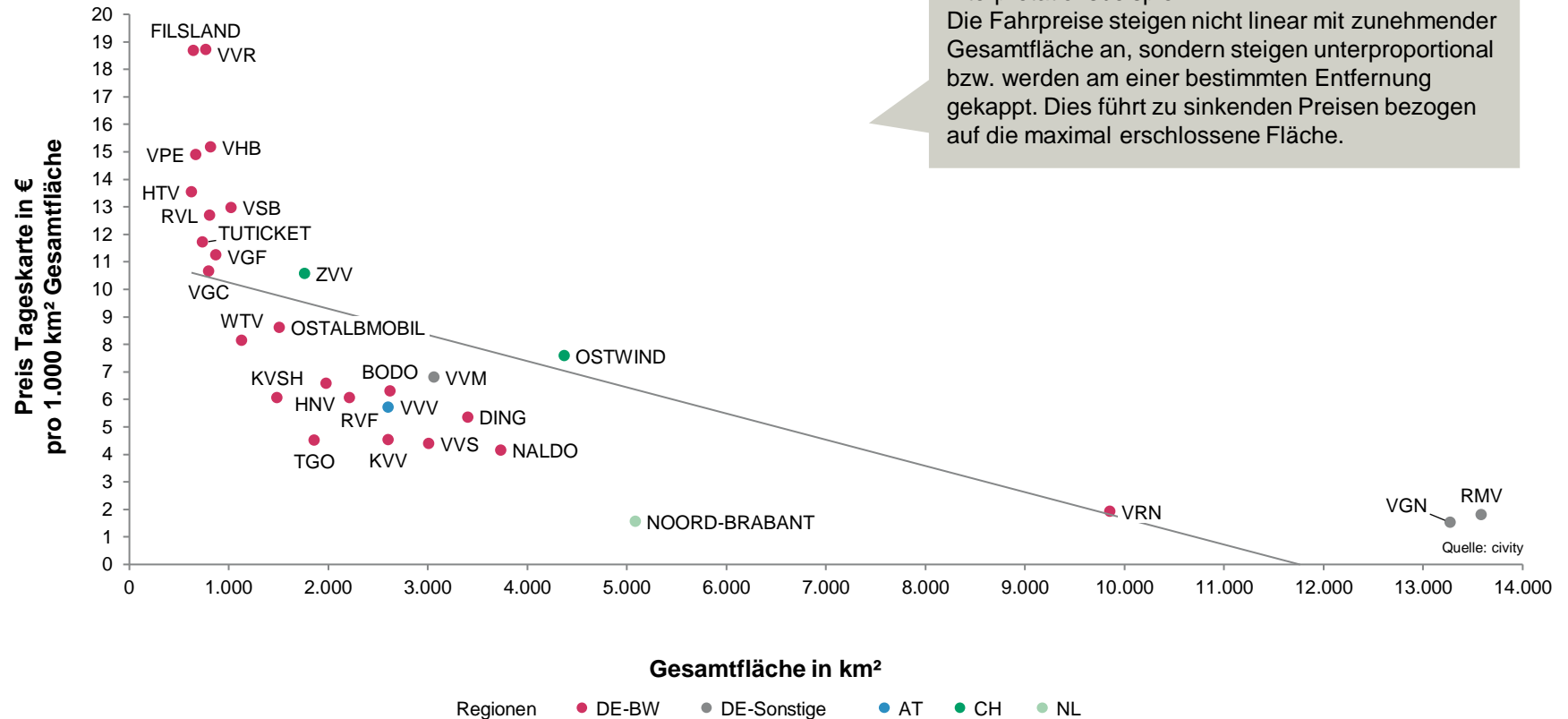
Die rechnerischen Maximalpreise für eine Tageskarte bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrkarte-Kategorie.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

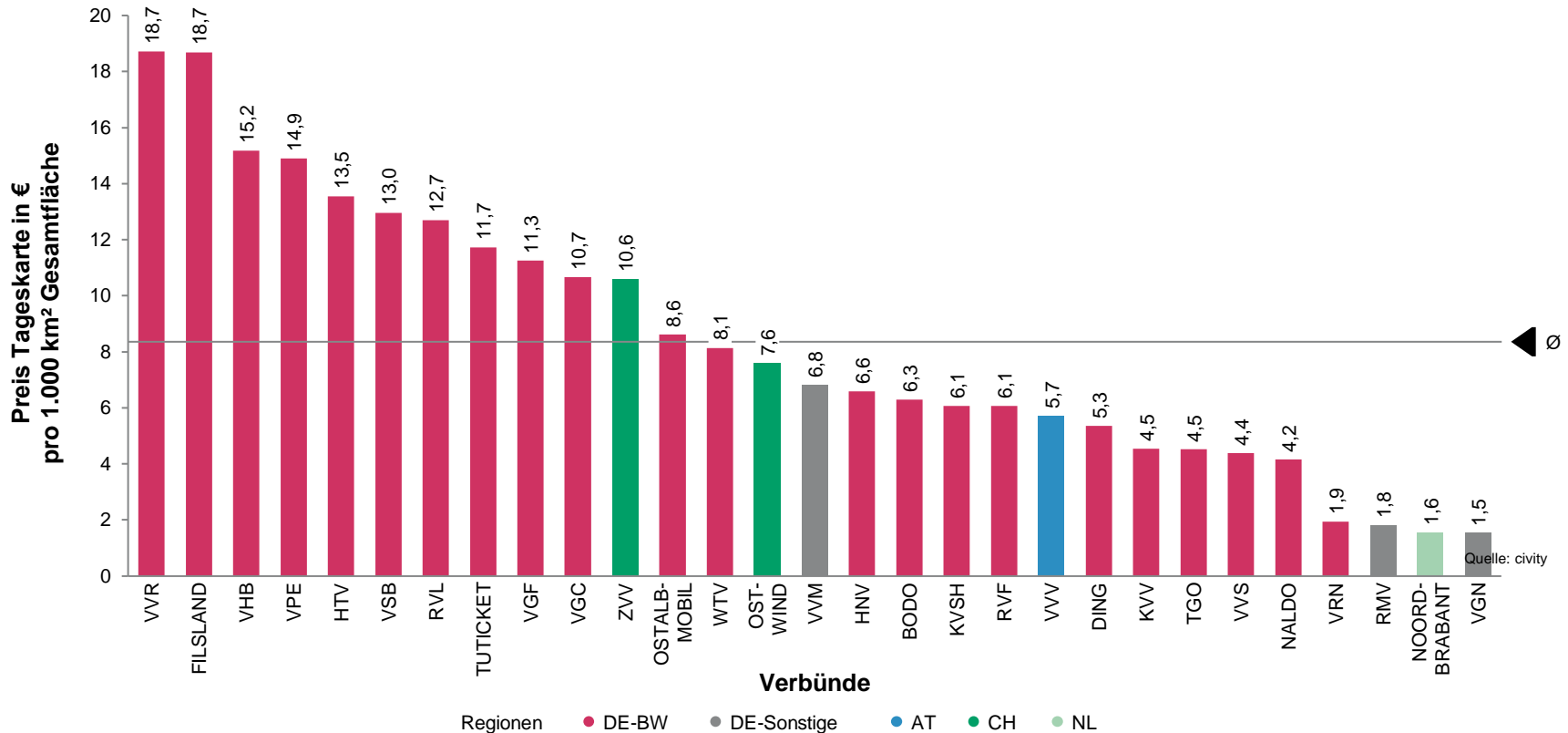
Die rechnerischen Maximalpreise für eine Tageskarte bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

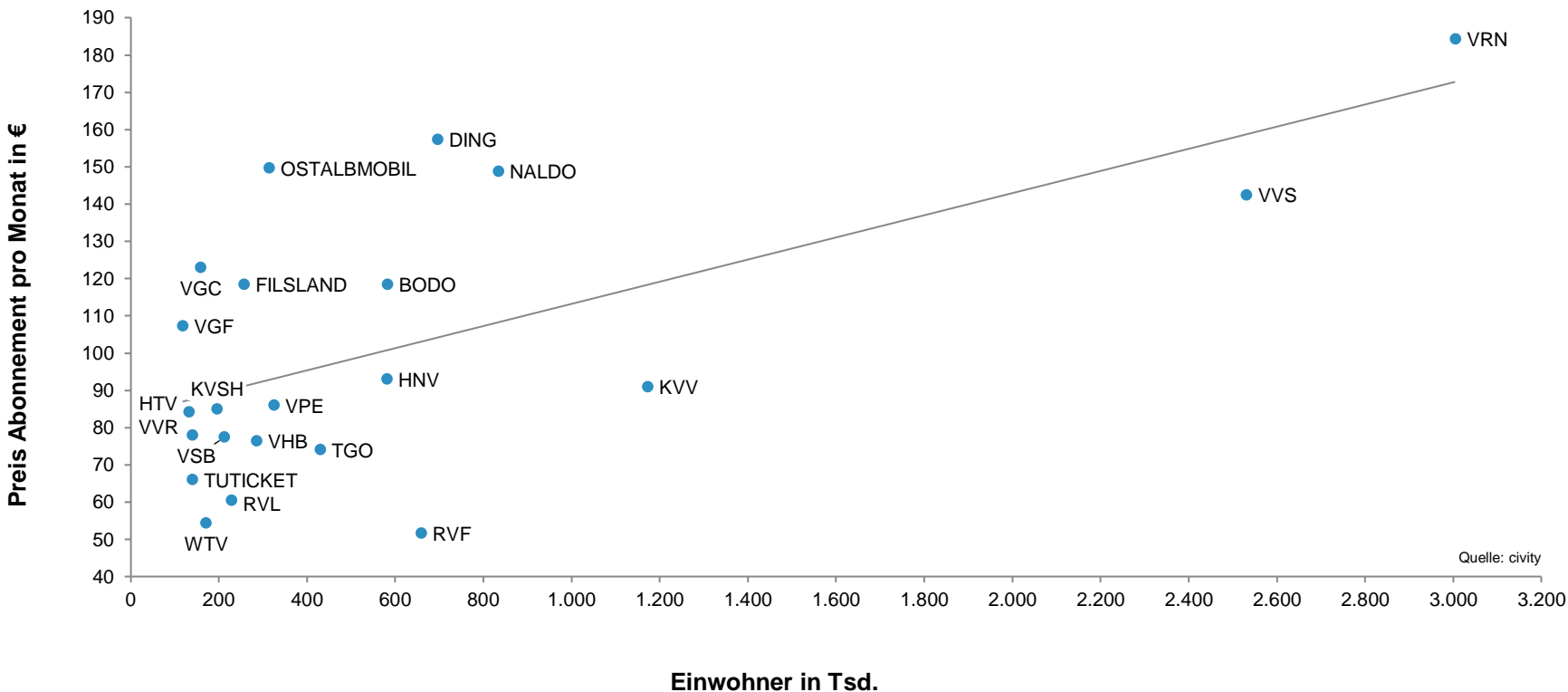
Die Maximalpreise für ein Abonnement für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Quelle: civity

Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

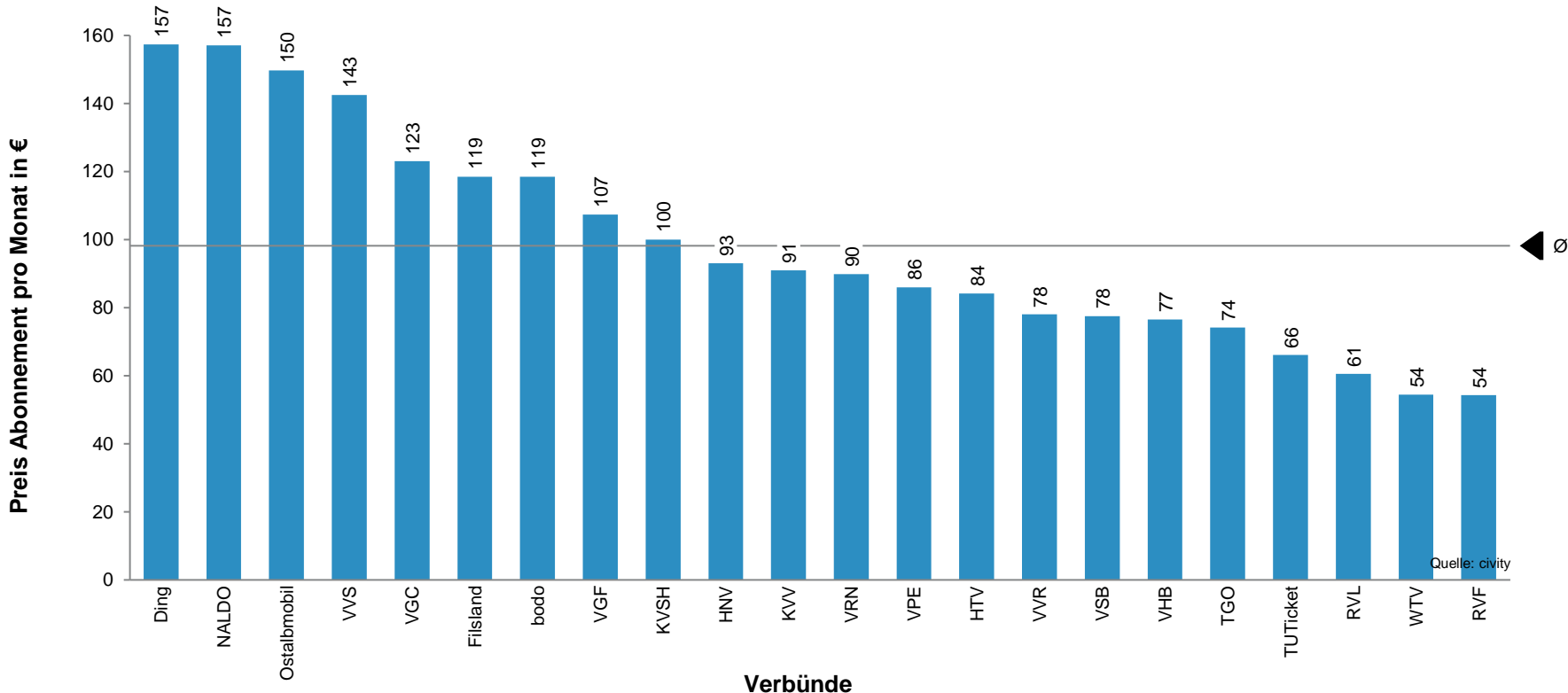
Die Maximalpreise für ein Abonnement für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrkarte-Kategorie.

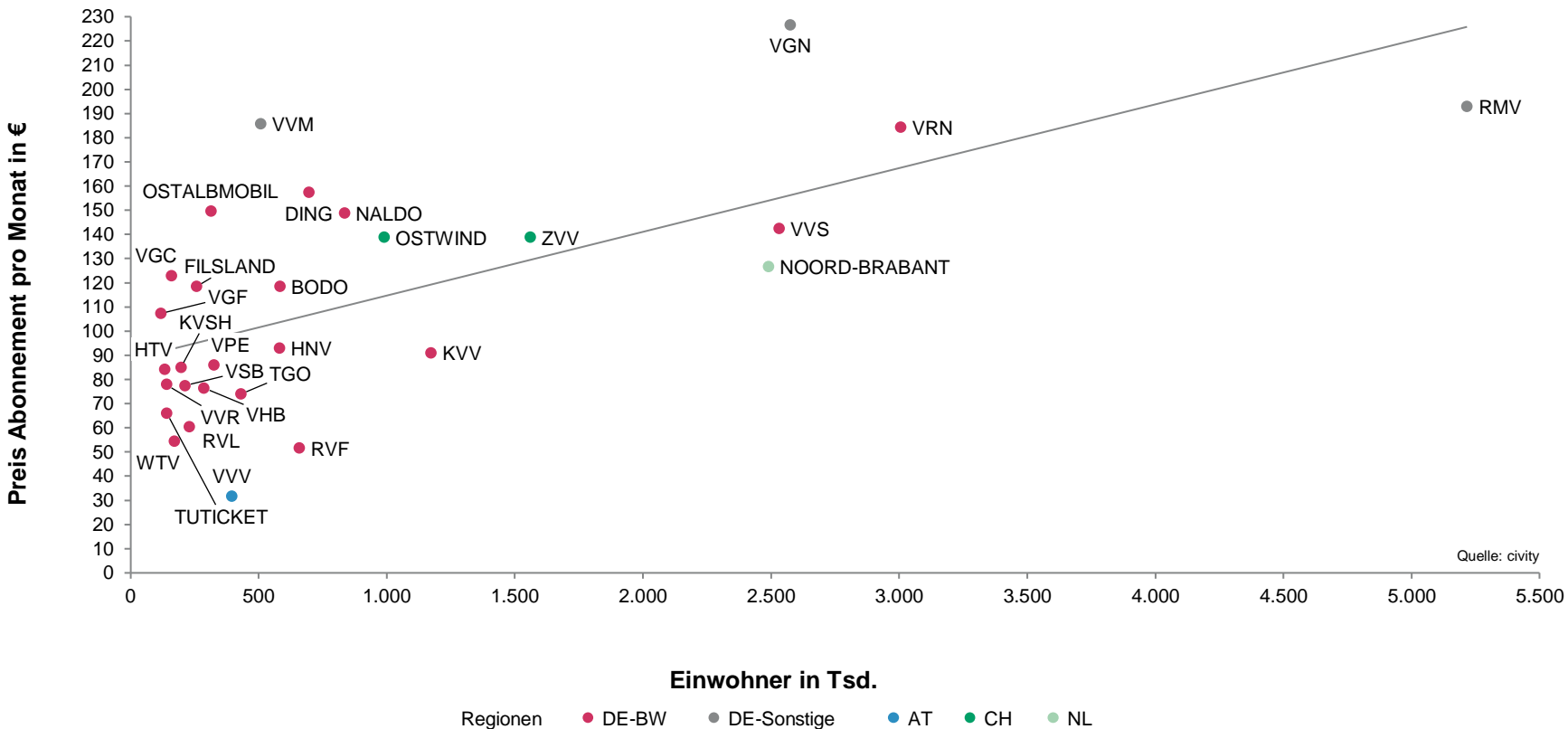
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

Die Maximalpreise für ein Abonnement für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT 

Verbünde



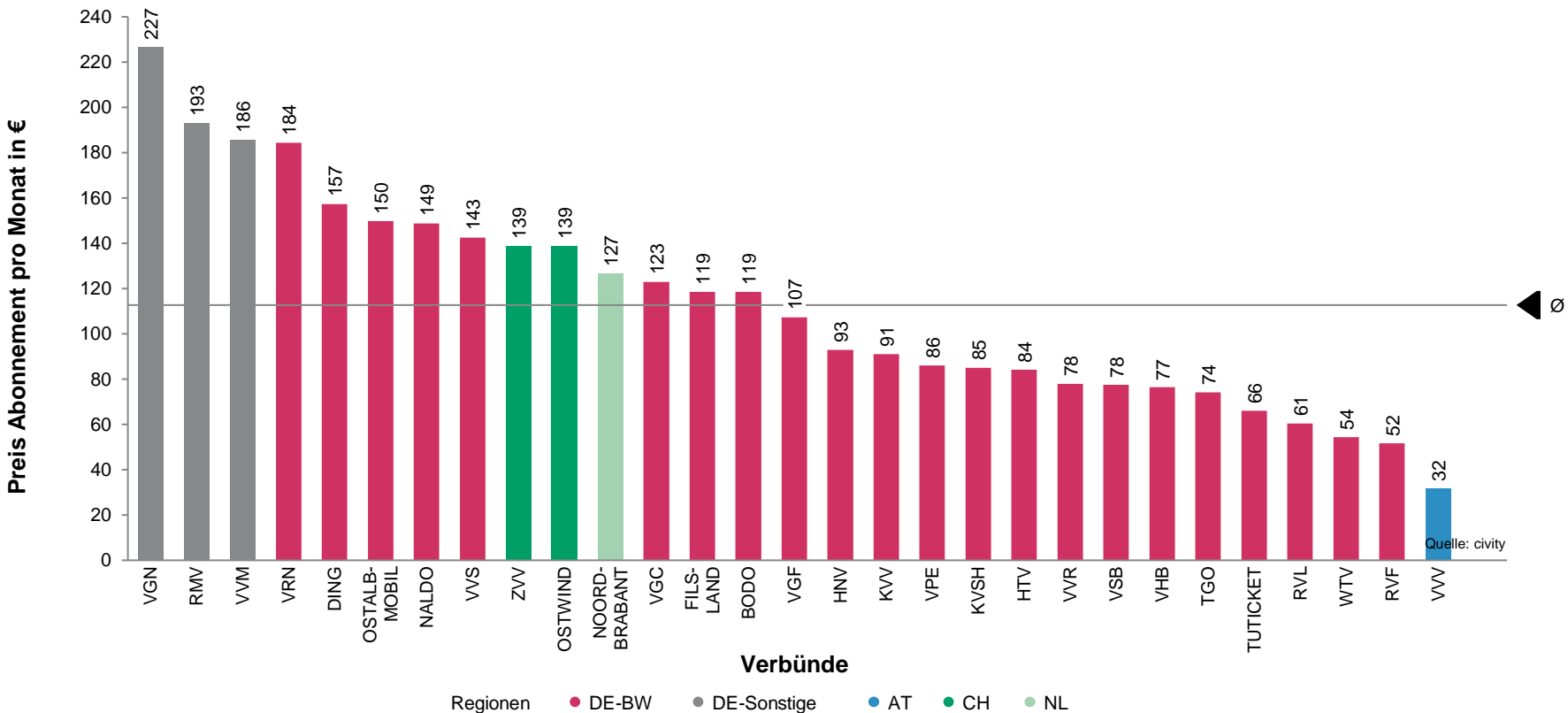
Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

Die Maximalpreise für ein Abonnement für den gesamten Verbundraum variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT 

Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

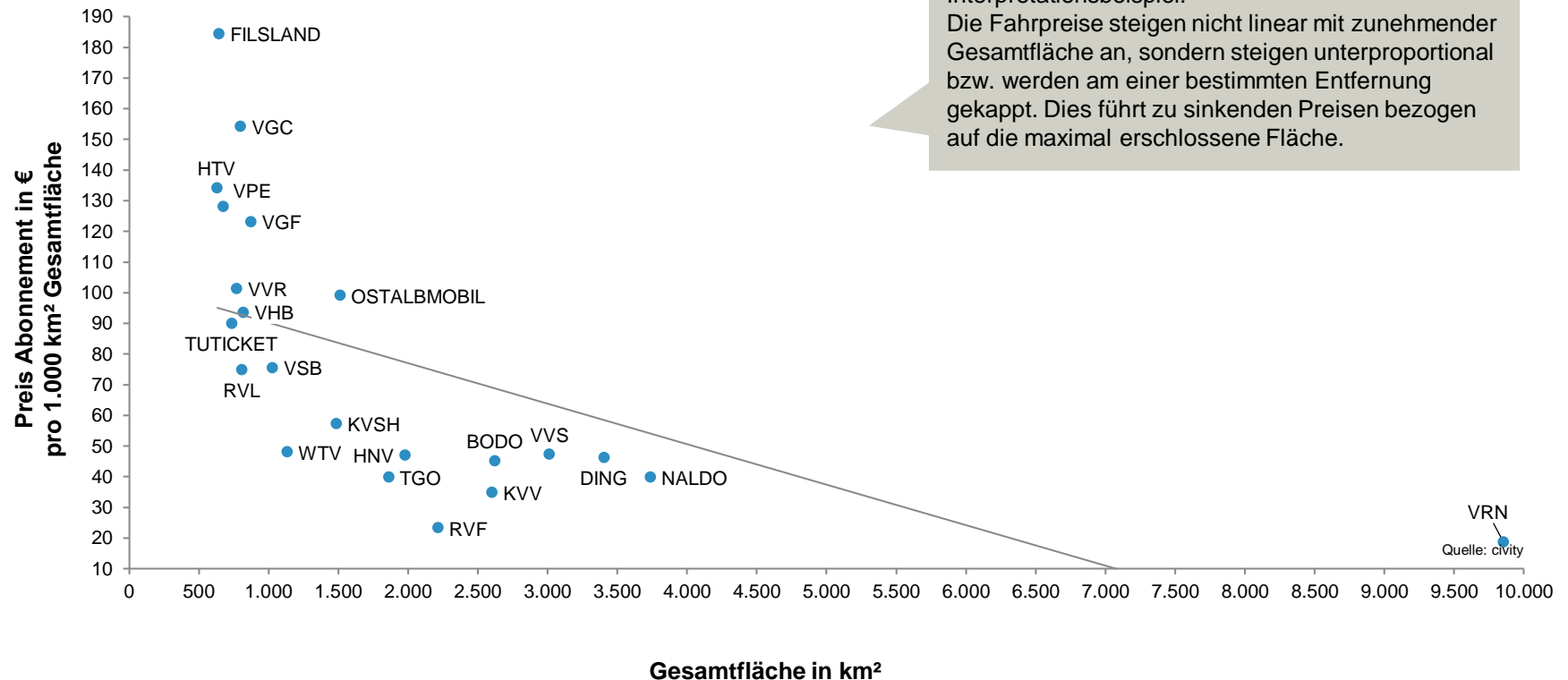
Die rechnerischen Maximalpreise für ein Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



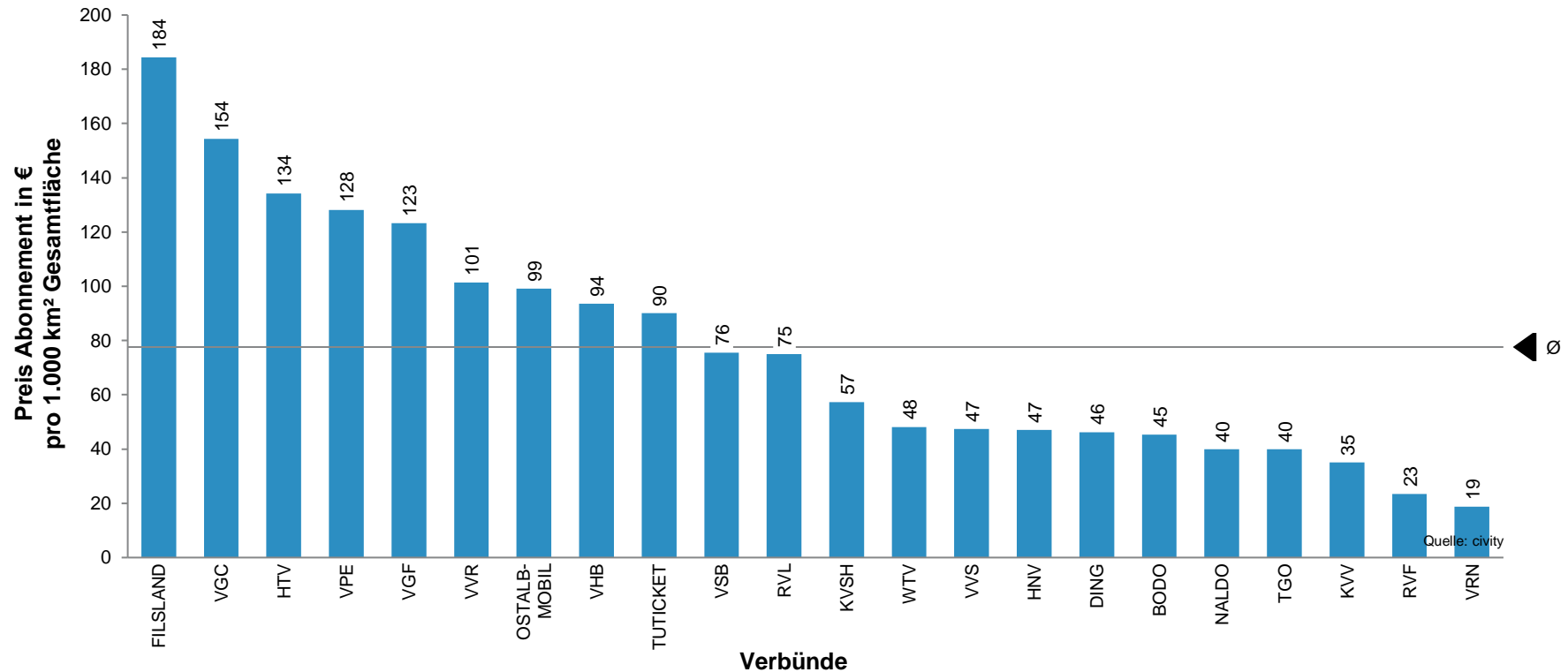
Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

Die rechnerischen Maximalpreise für ein Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrseinkategorie.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

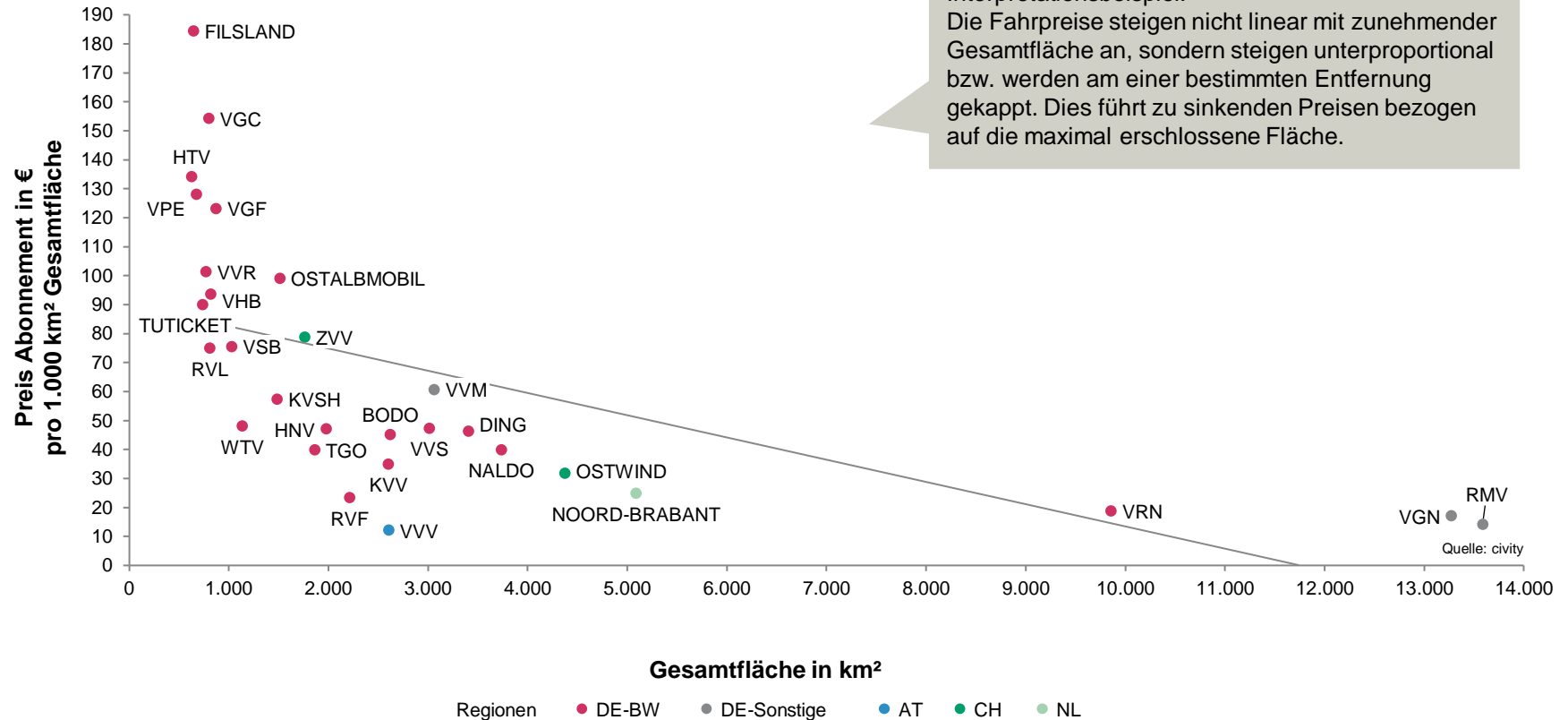
Die rechnerischen Maximalpreise für ein Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017)

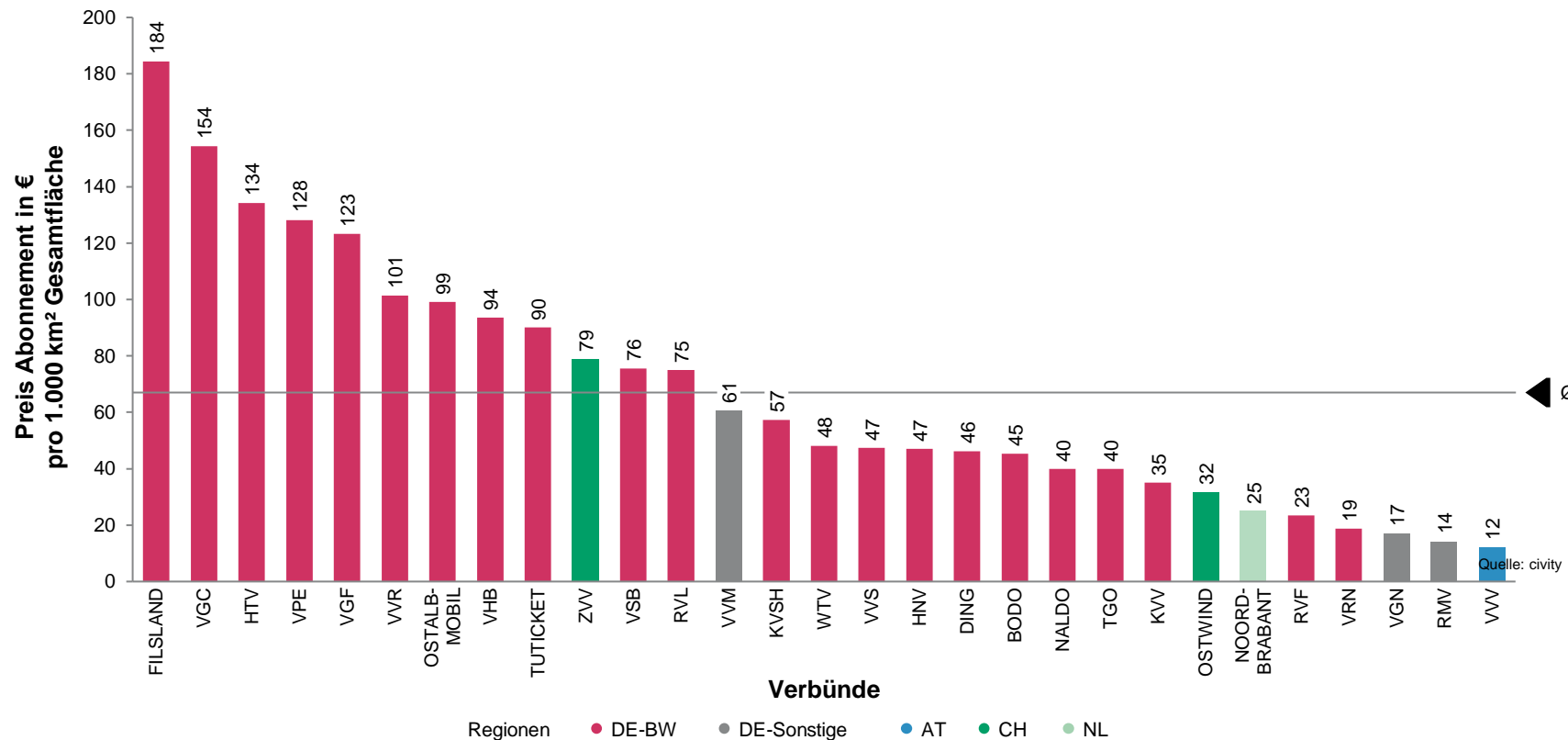
Die rechnerischen Maximalpreise für ein Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb der Verbünde für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - **Tarife**
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Verbünde
 - **Kreise**
 - Gemeinden >25.000 Einwohner
 - Relationen

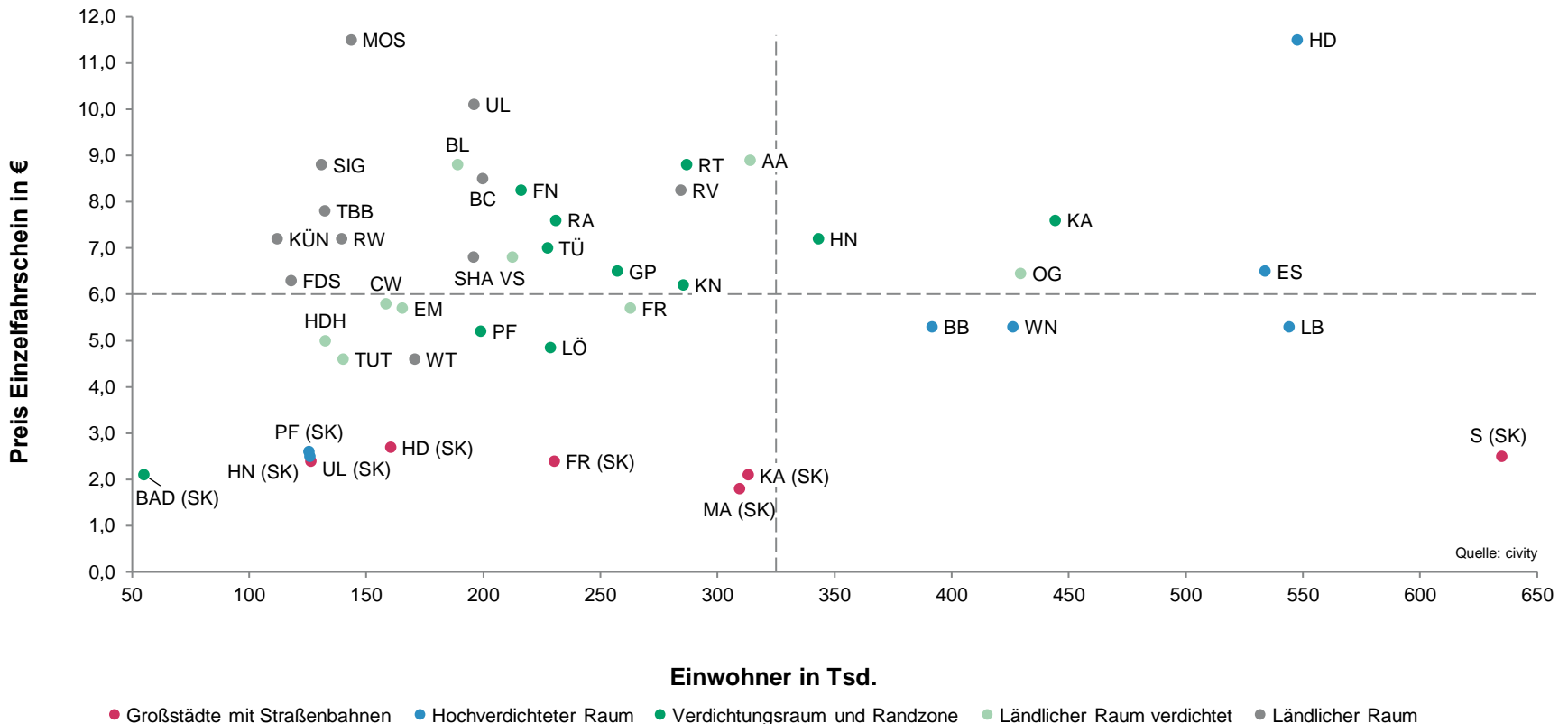
Auf Ebene der Kreise besteht kein Zusammenhang zwischen der Größe des Landkreises und dem Fahrpreis

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

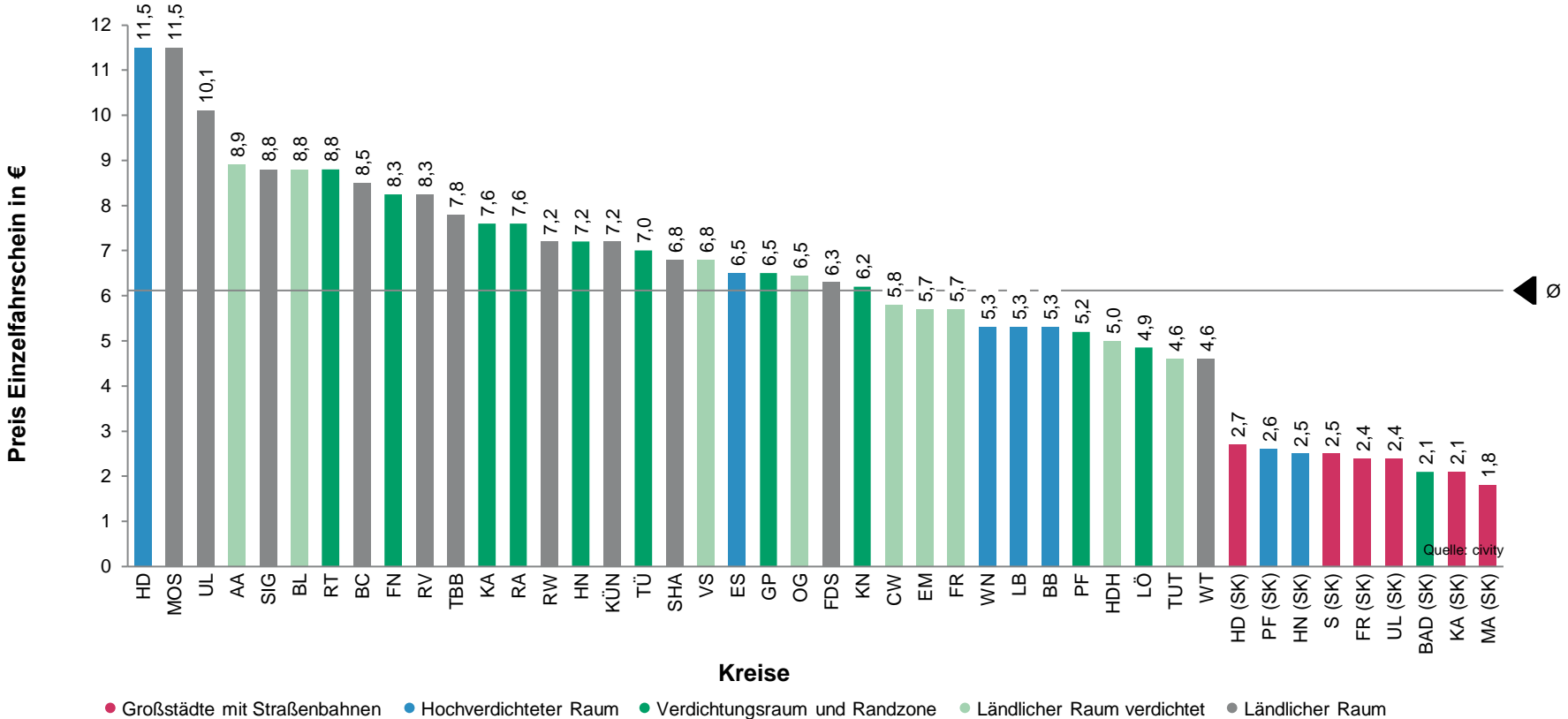
Die Maximalpreise für einen Einzelfahrschein für den gesamten Kreis variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

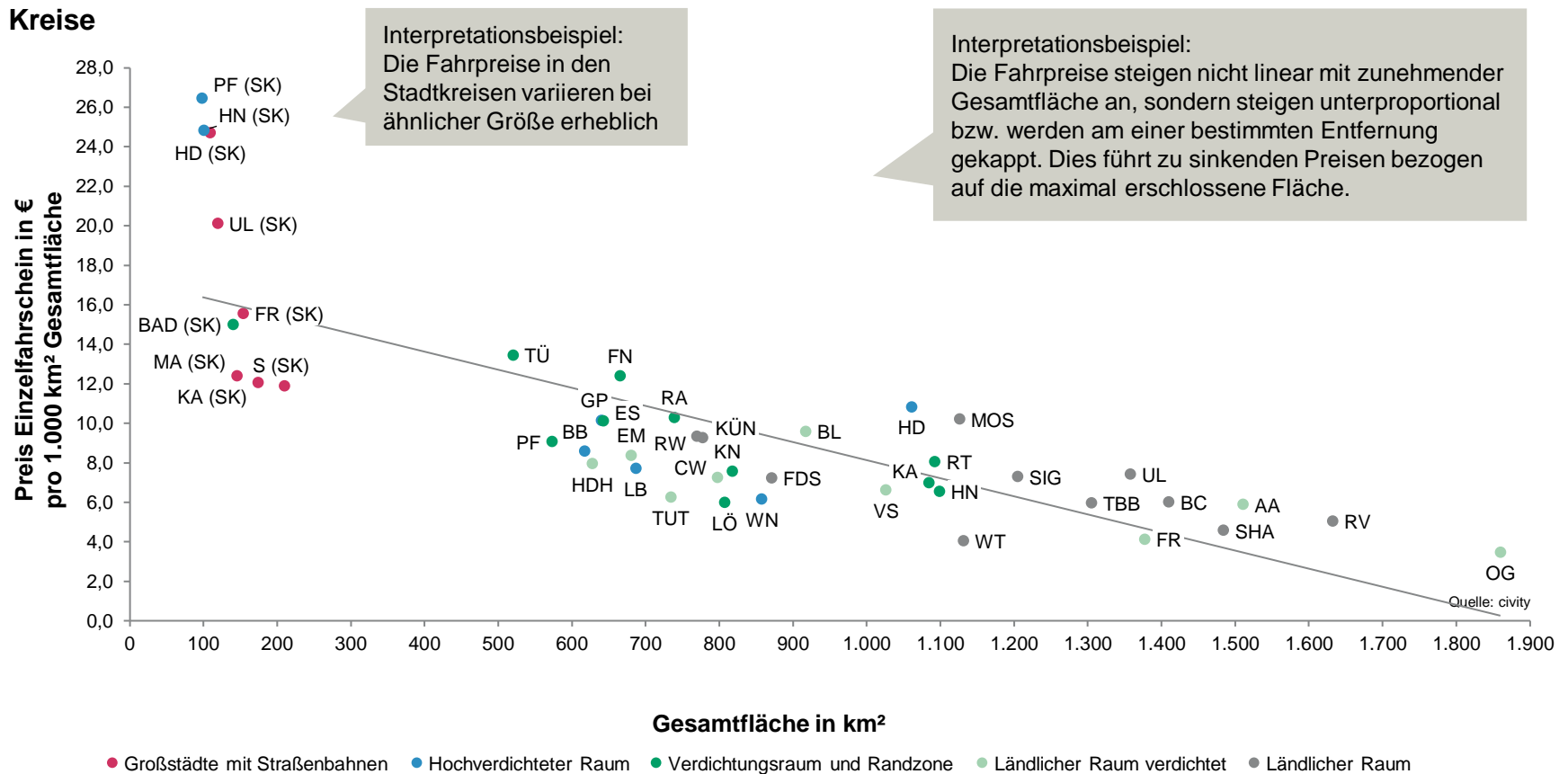
Die rechnerischen Maximalpreise für einen Einzelfahrschein bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

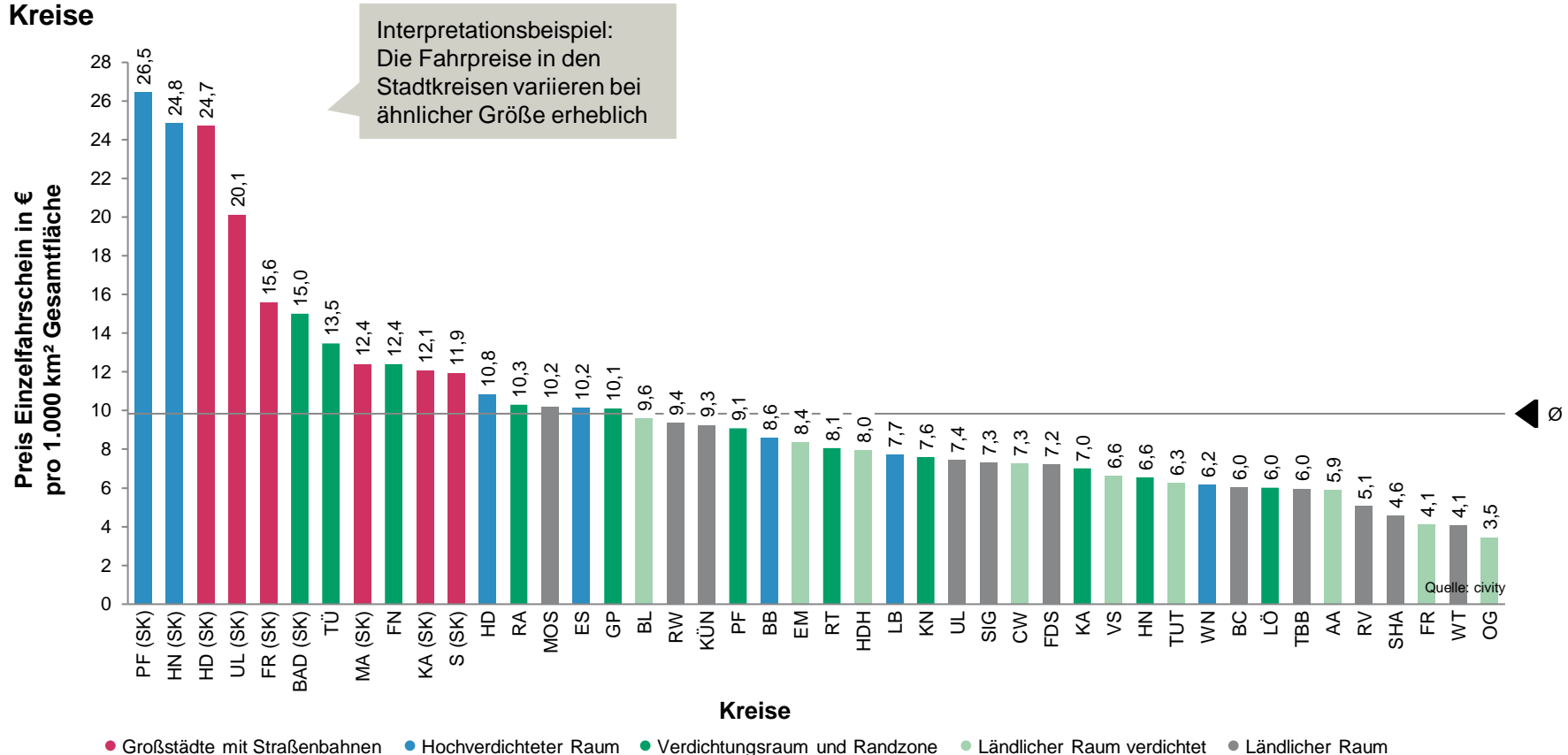
Die rechnerischen Maximalpreise für einen Einzelfahrschein bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

Auf Ebene der Kreise besteht kein Zusammenhang zwischen der Größe des Kreises und dem Fahrpreis

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten (civity 2020), EW (Destatis 2018)

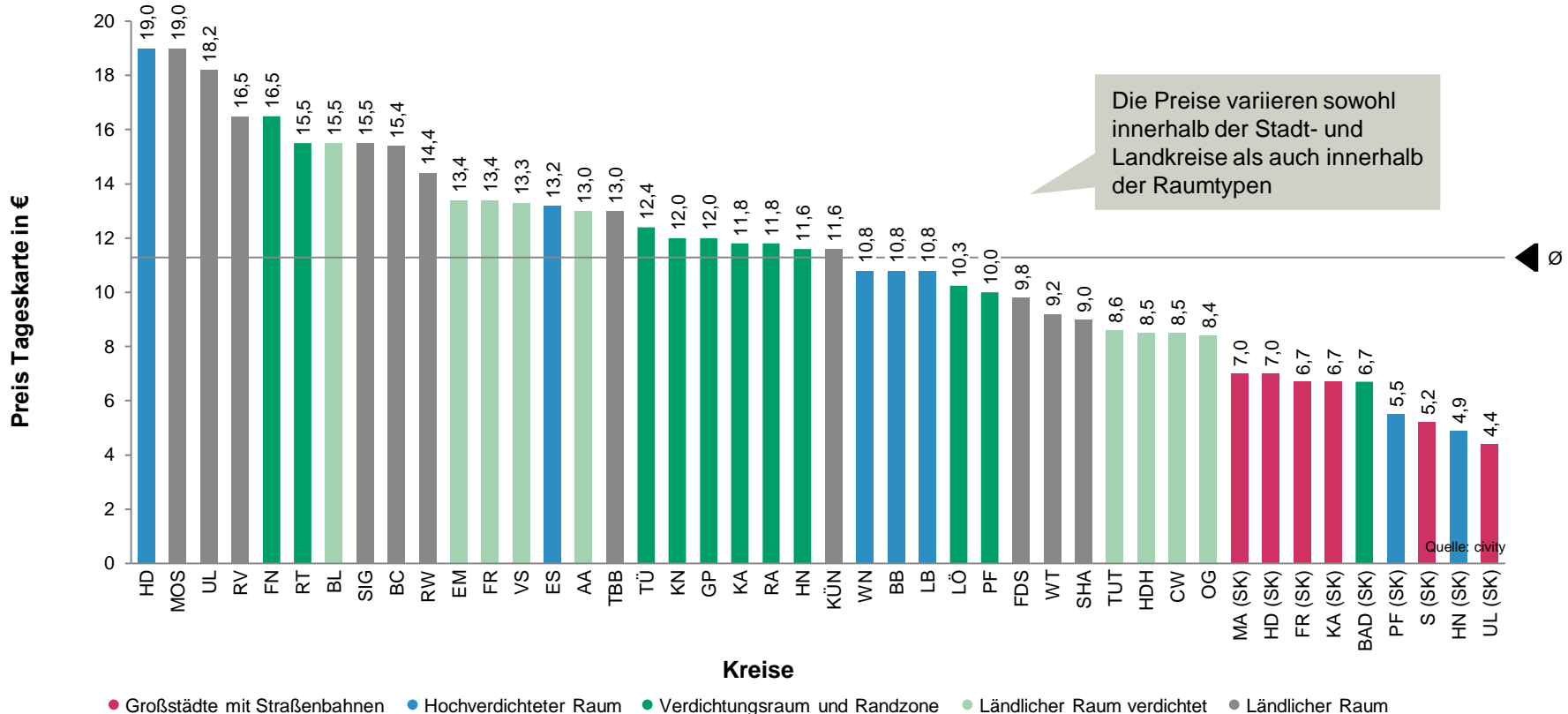
Die Maximalpreise für eine Tageskarte für den gesamten Kreis variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

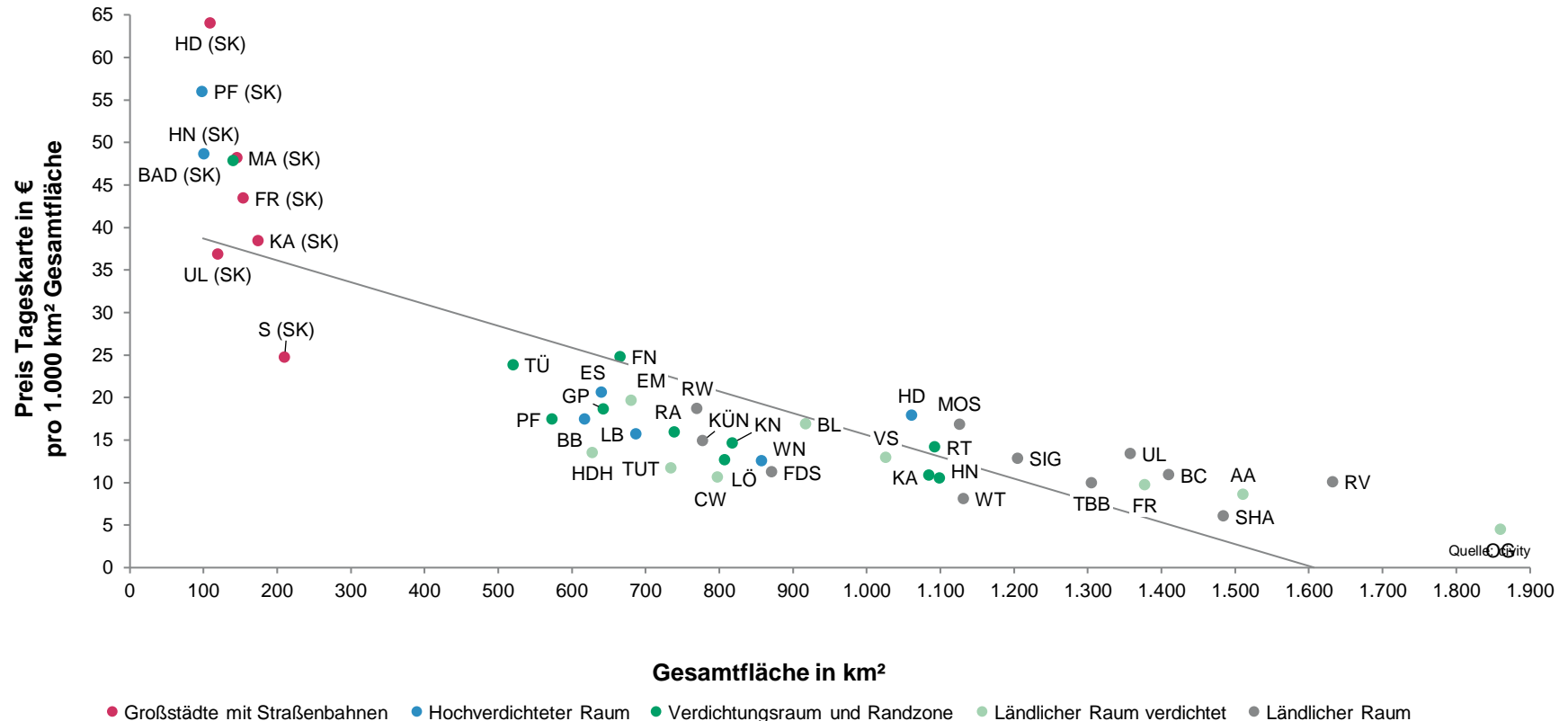
Die rechnerischen Maximalpreise für eine Tageskarte bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten (civity 2020), EW (Destatis 2018)

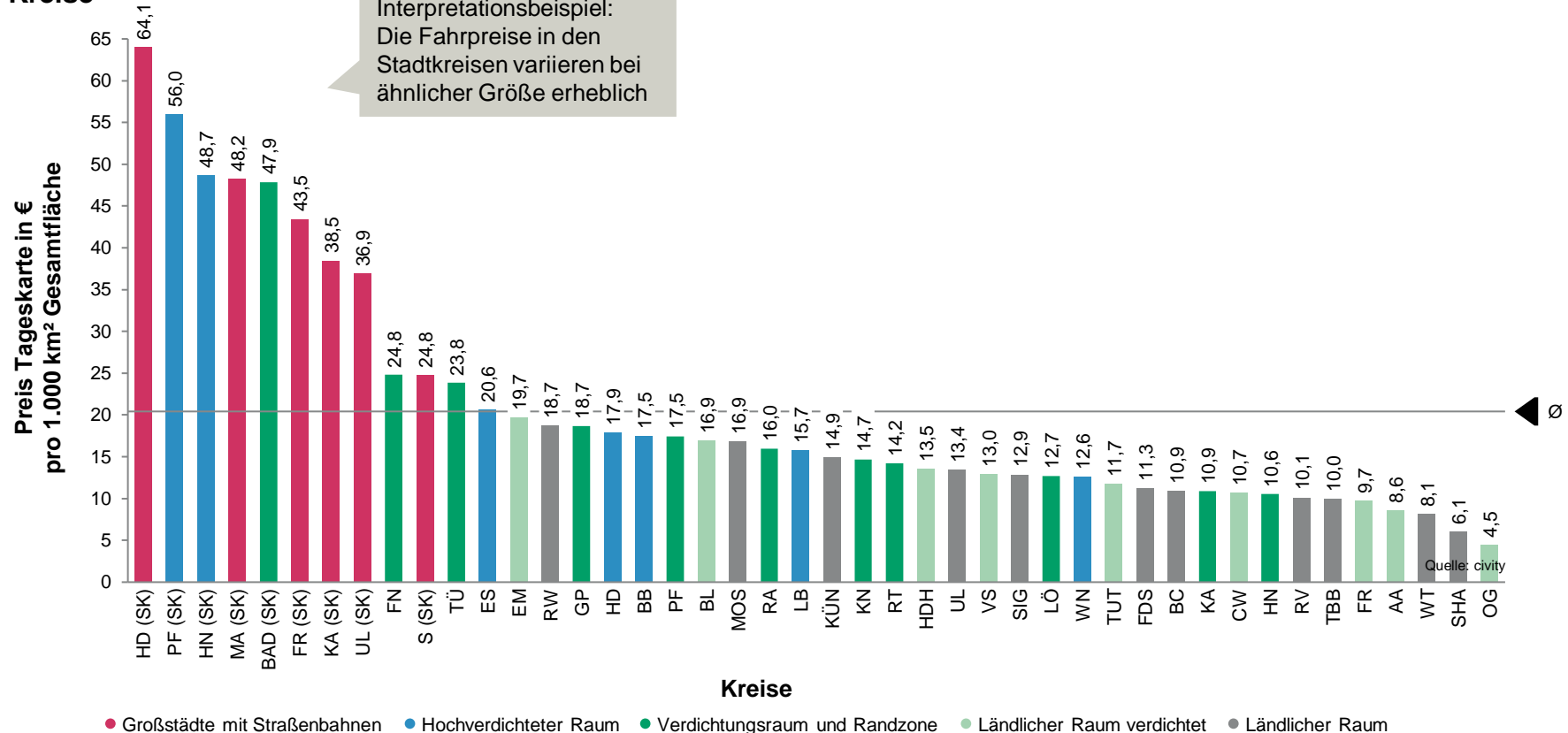
Die rechnerischen Maximalpreise für eine Tageskarte bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Tageskarte in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

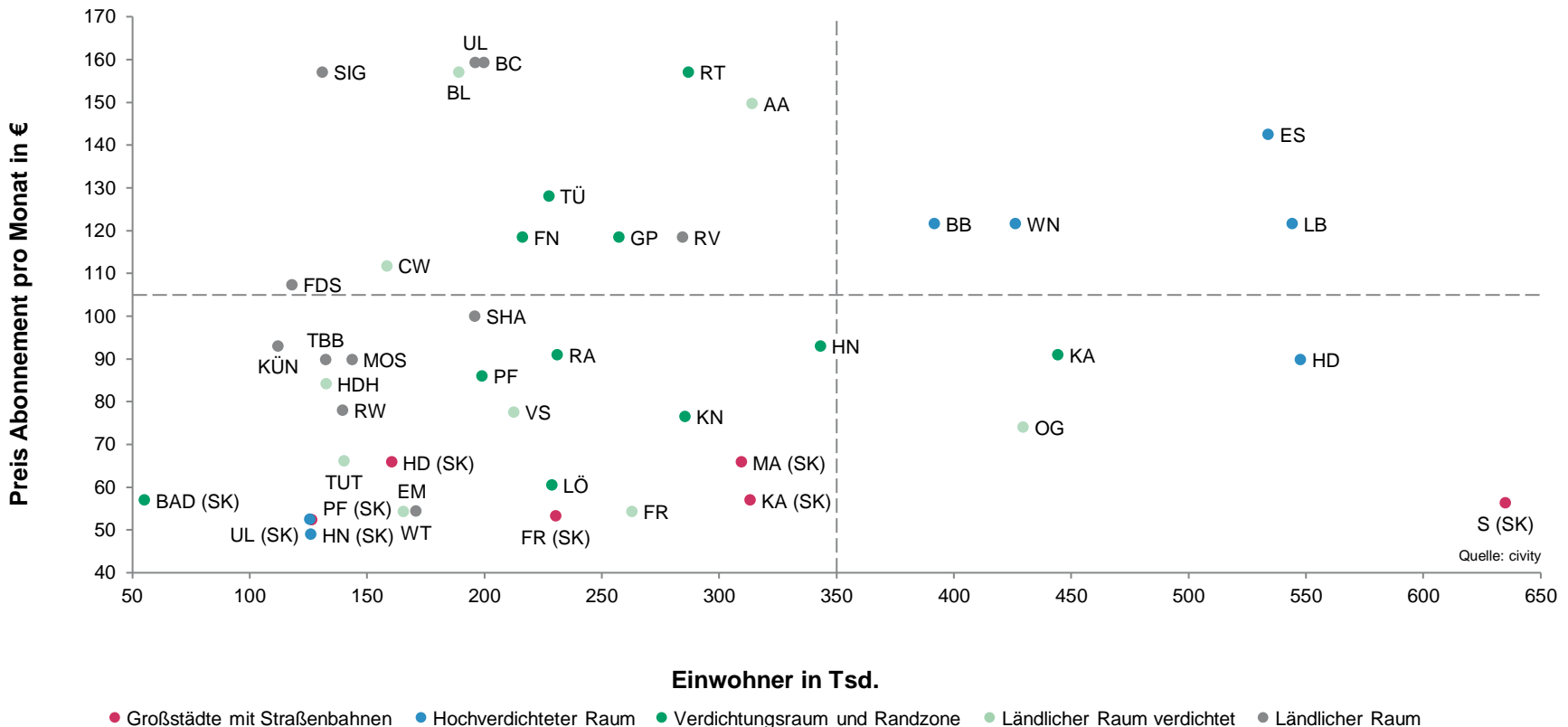
Auf Ebene der Kreise besteht kein Zusammenhang zwischen der Größe des Kreises und dem Fahrpreis

Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten (civity 2020), EW (Destatis 2018)

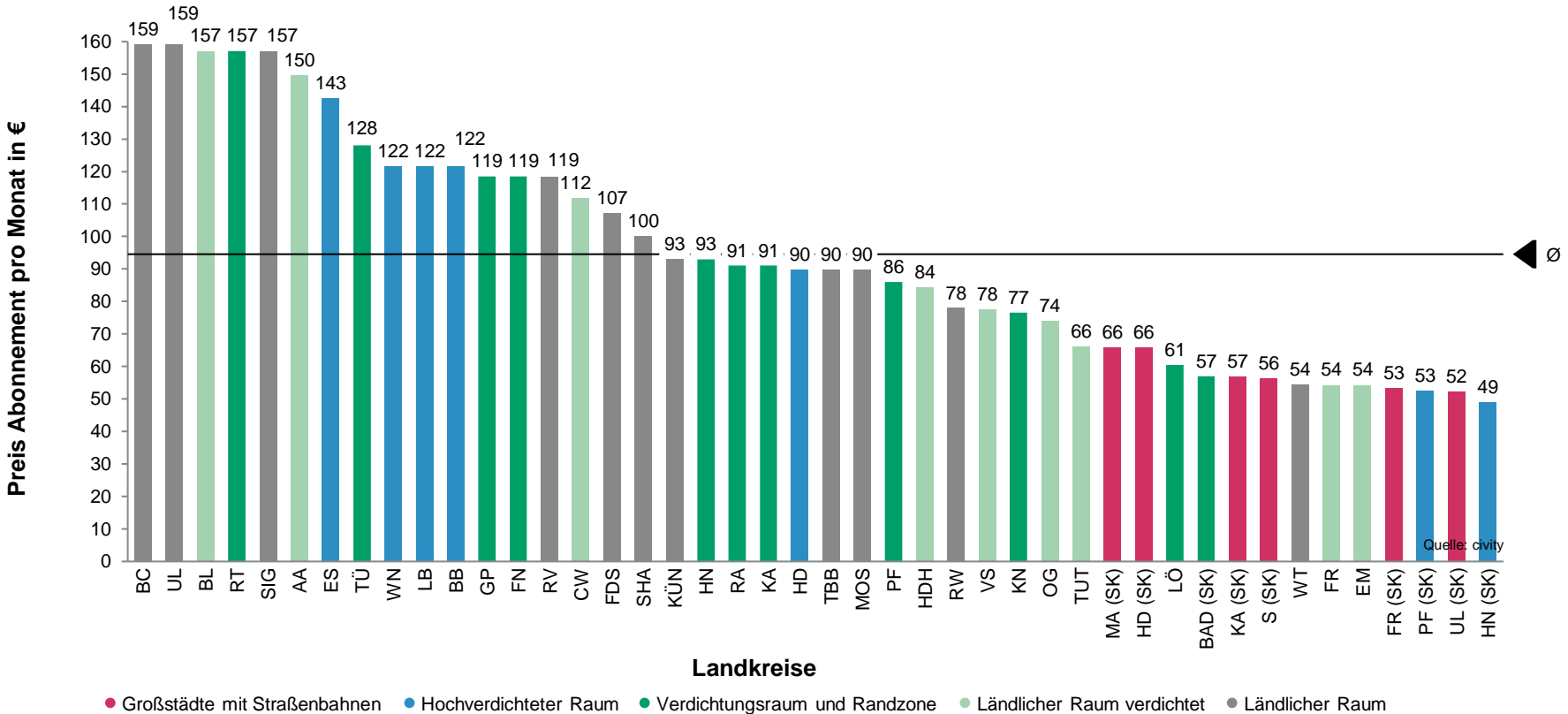
Die Maximalpreise für ein Abonnement für den gesamten Kreis variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten (civity 2020)

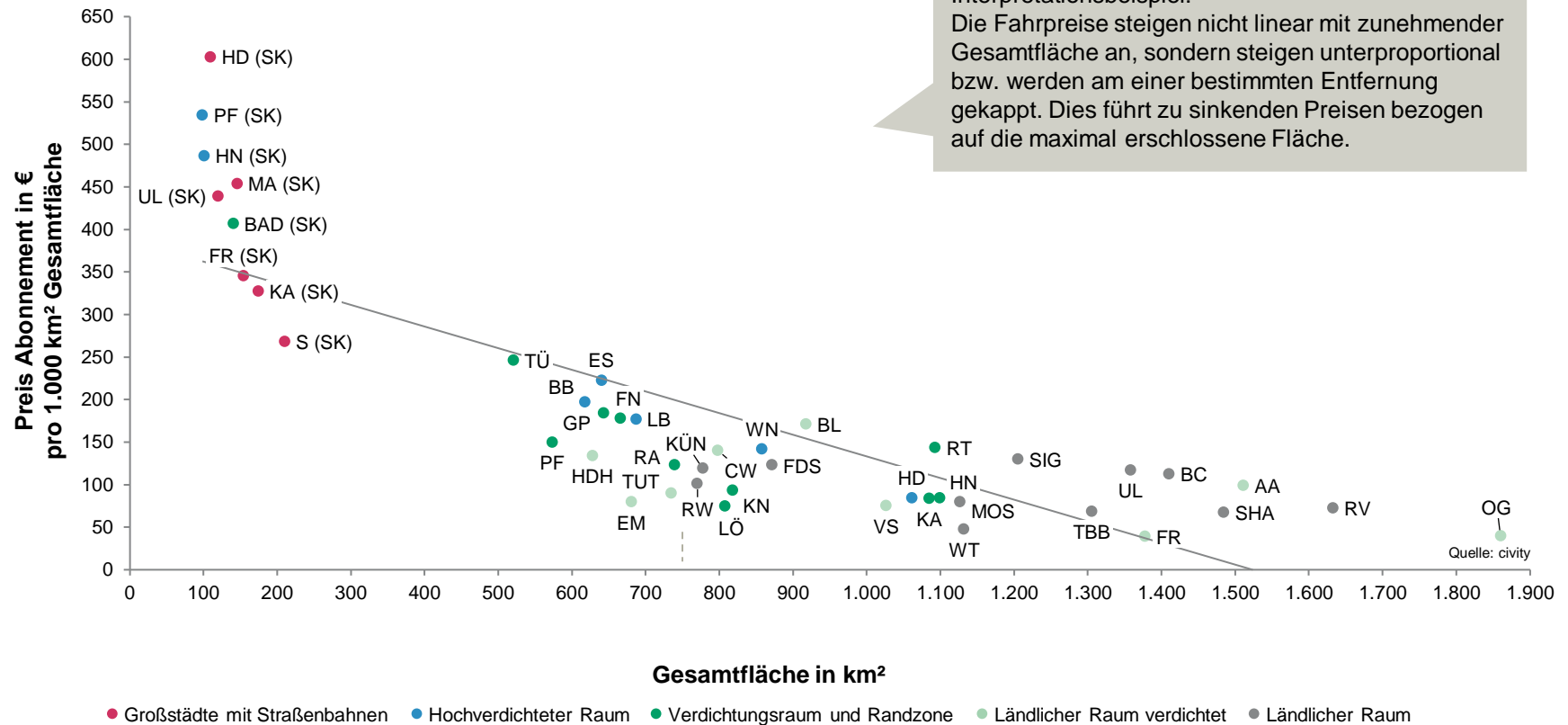
Die rechnerischen Maximalpreise für ein Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten (civity 2020), EW (Destatis 2018)

civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die rechnerischen Maximalpreise für ein Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

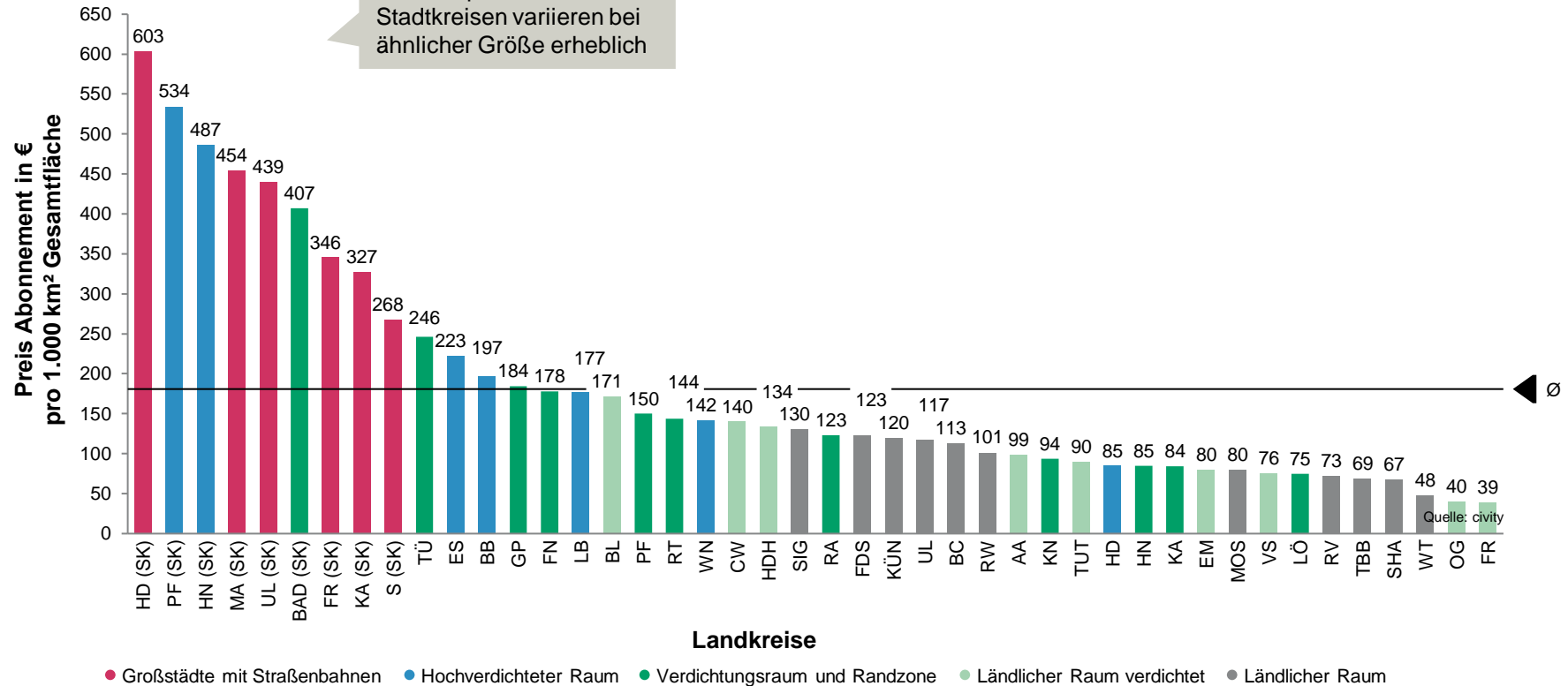
Maximaler Preis Abonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise

Interpretationsbeispiel:
Die Fahrpreise in den
Stadtkreisen variieren bei
ähnlicher Größe erheblich



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten (civity 2020)

Inhalt

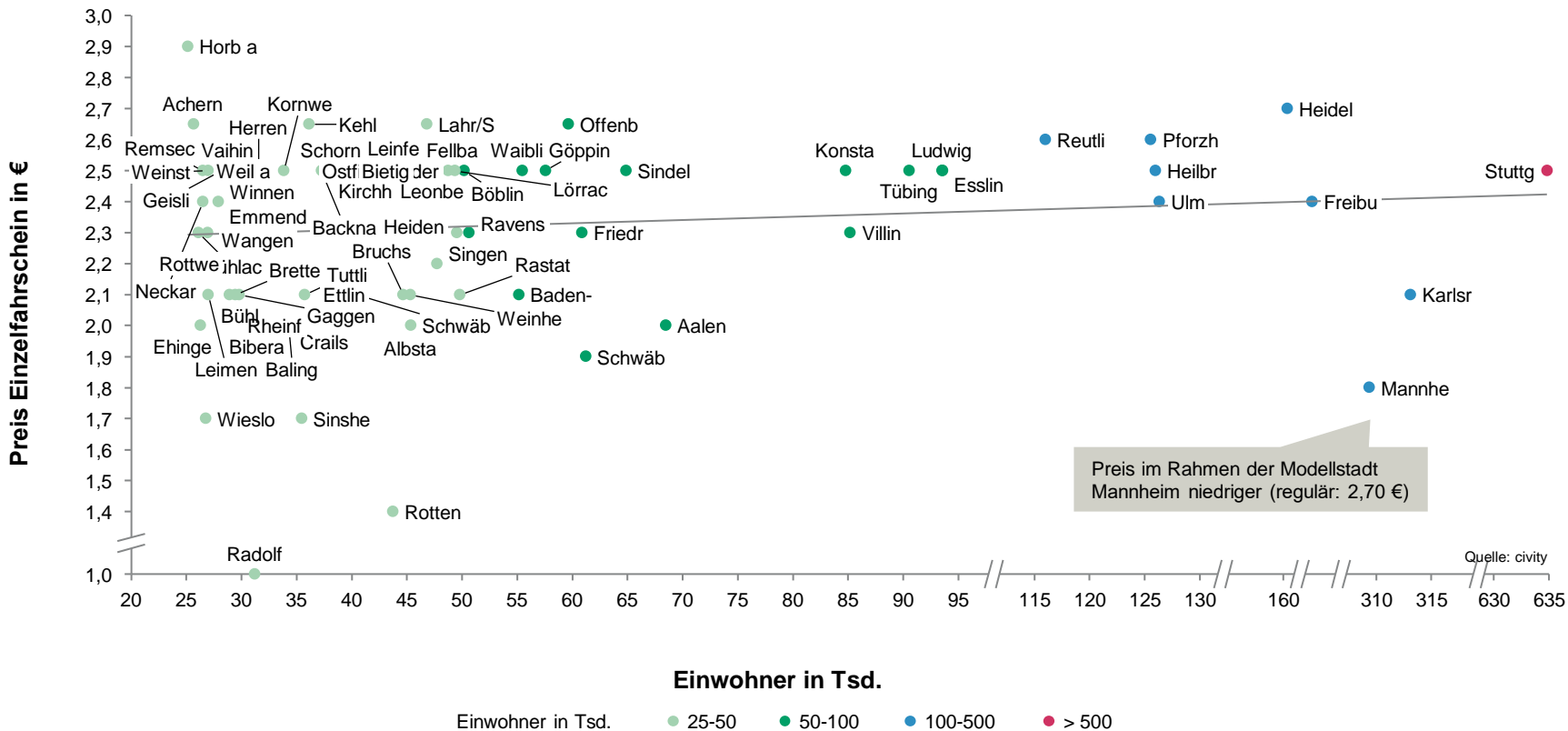
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - **Tarife**
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Verbünde
 - Kreise
 - **Gemeinden >25.000 Einwohner**
 - Relationen

Der Preis des Einzeltickets in den Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Preis im Rahmen der Modellstadt Mannheim niedriger (regulär: 2,70 €)

Günstigster Preis für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

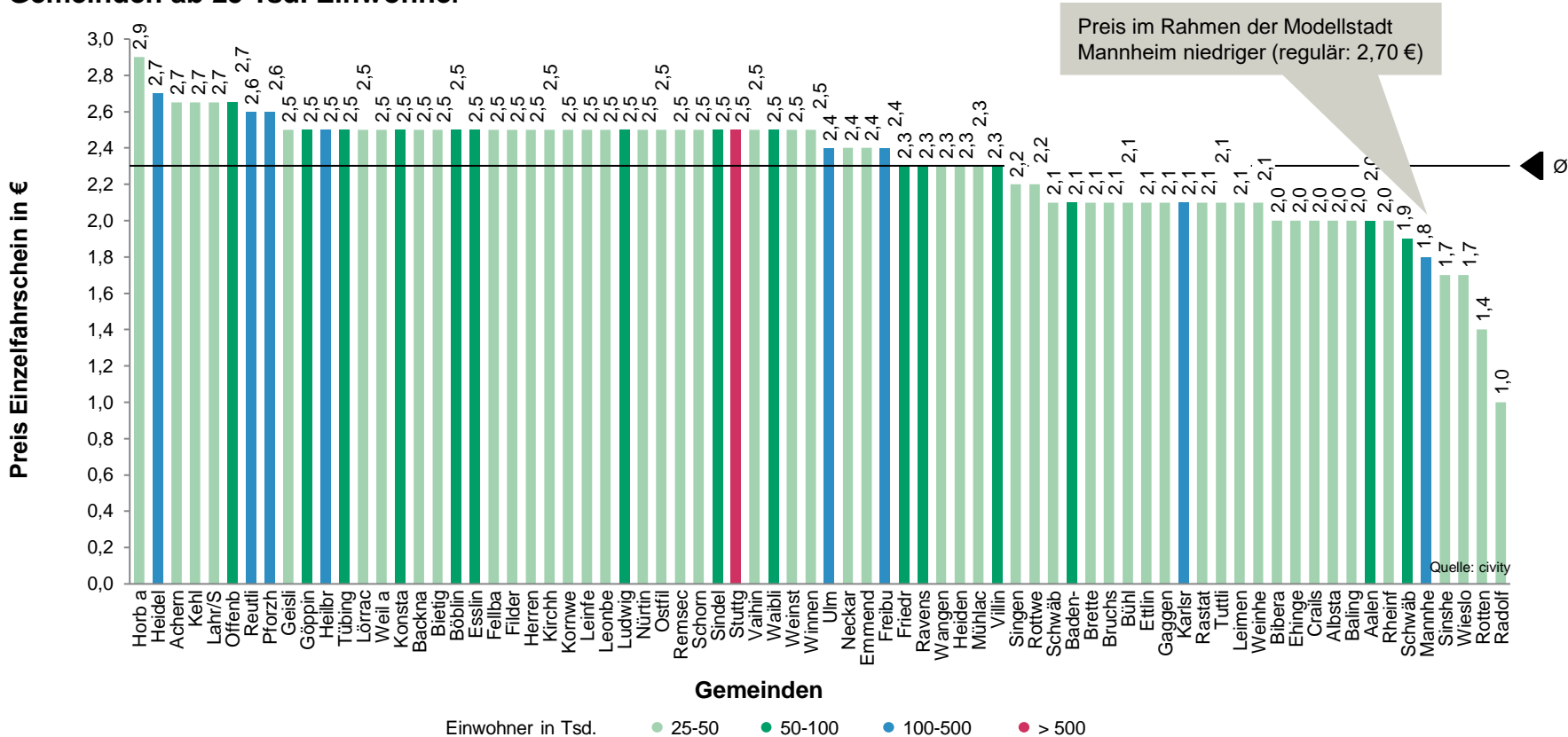
civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Preis des Einzeltickets in den Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

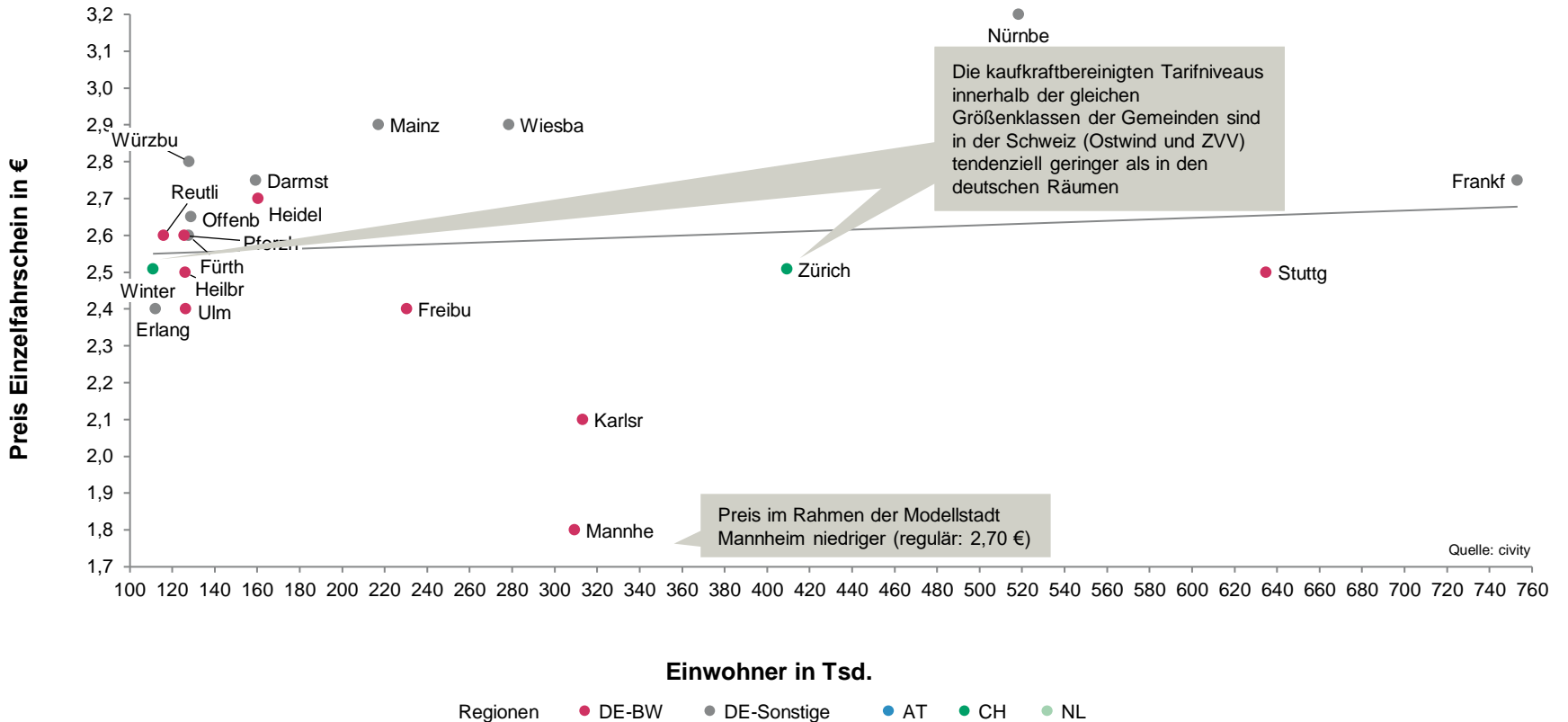
civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in größeren Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT

Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

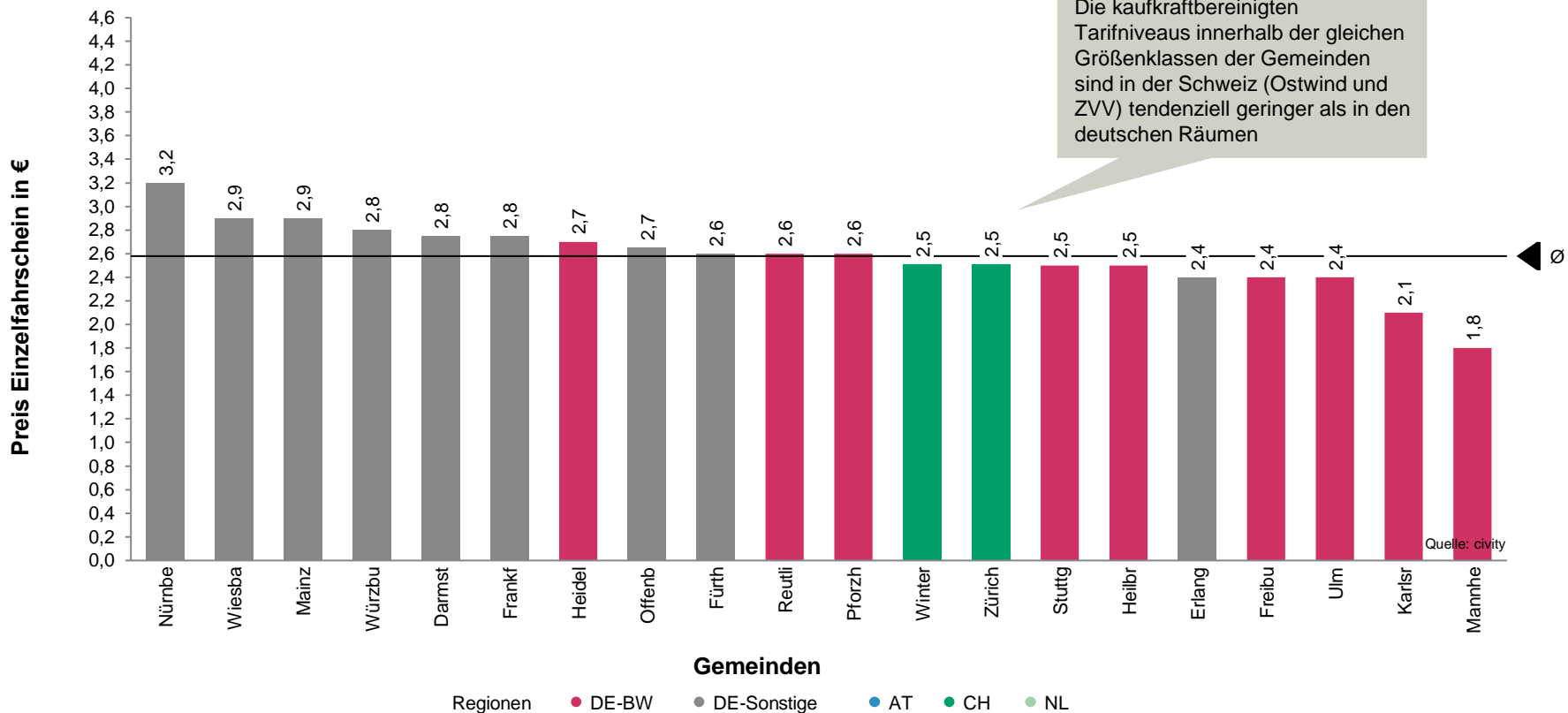
Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in größeren Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

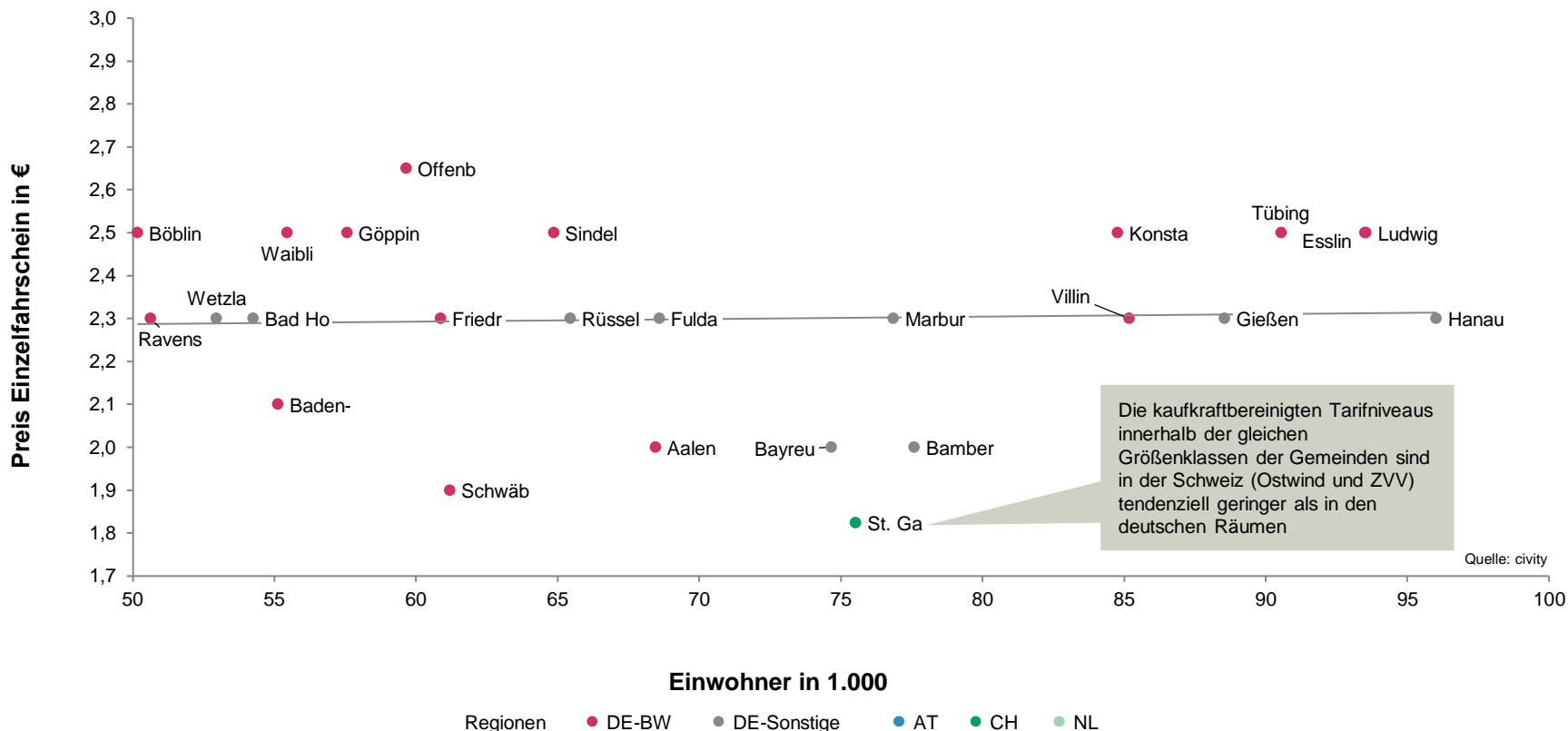
Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in mittelgroßen Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

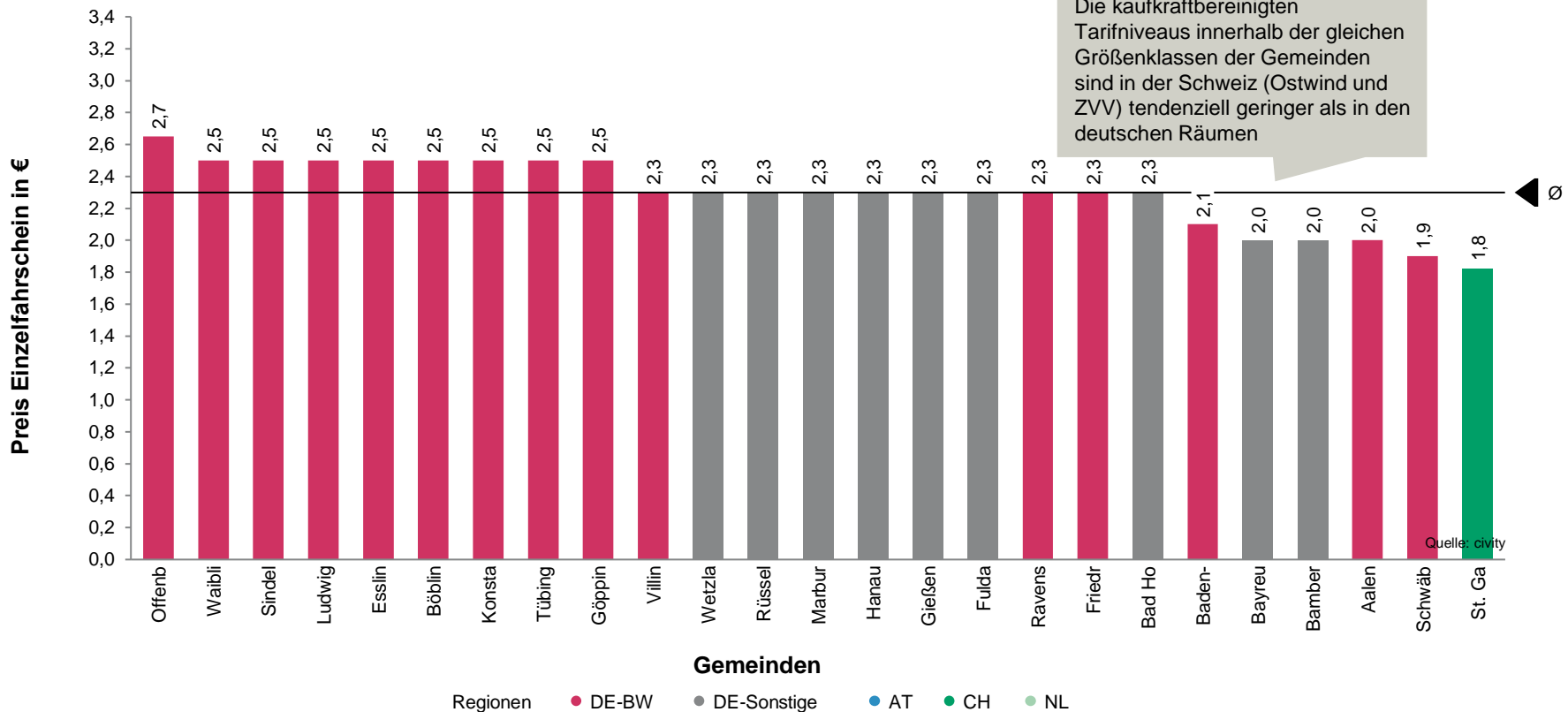
Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in mittelgroßen Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

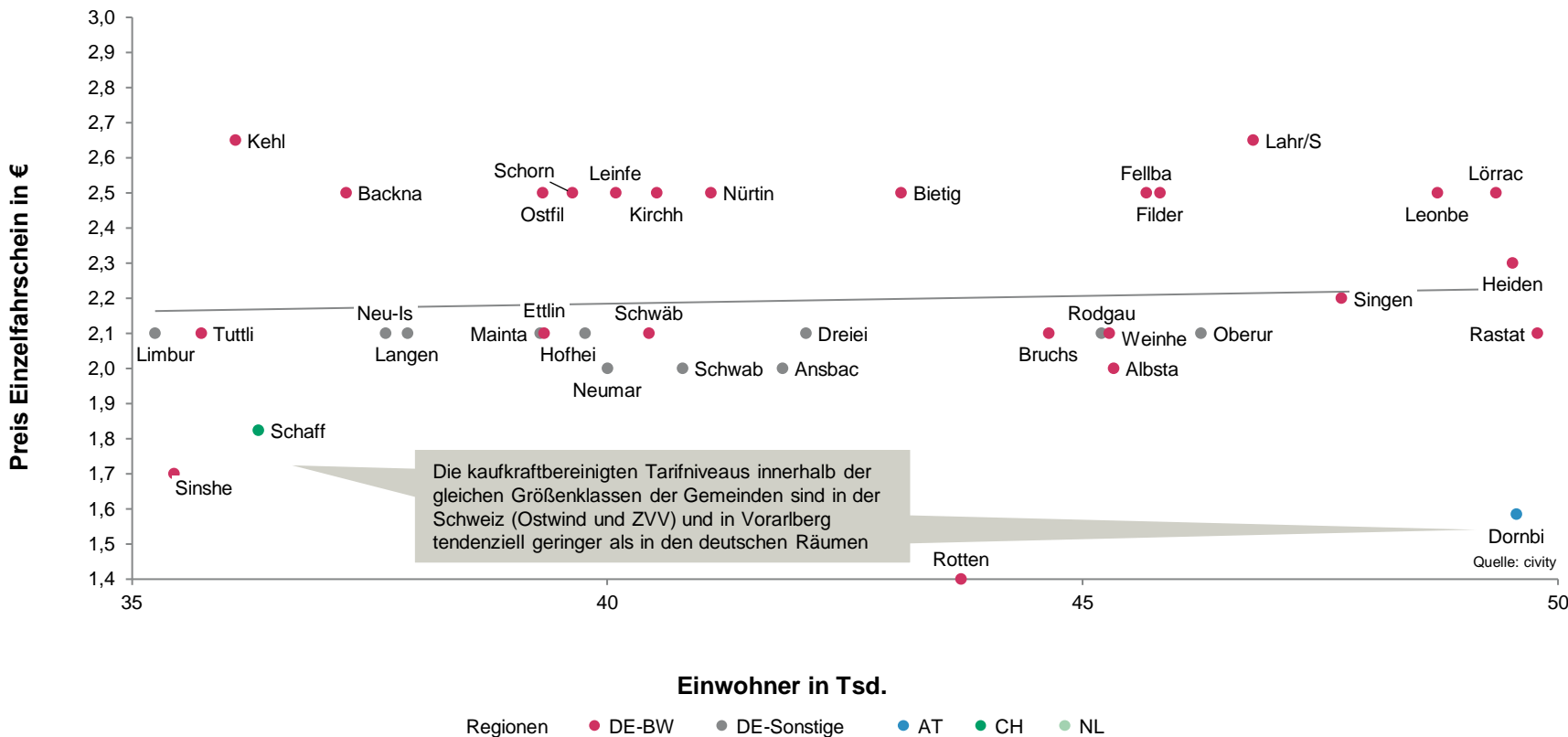
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in kleineren Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

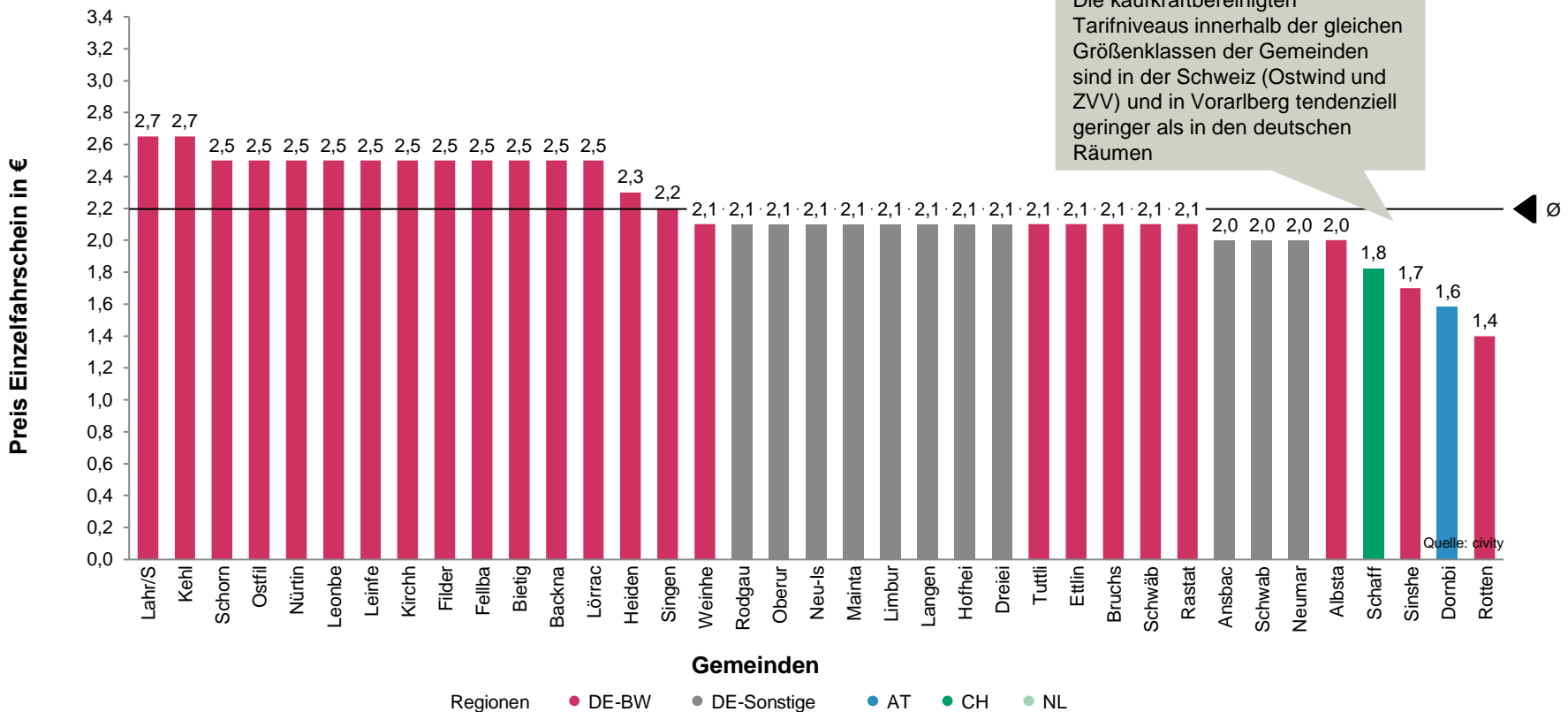
Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in kleineren Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



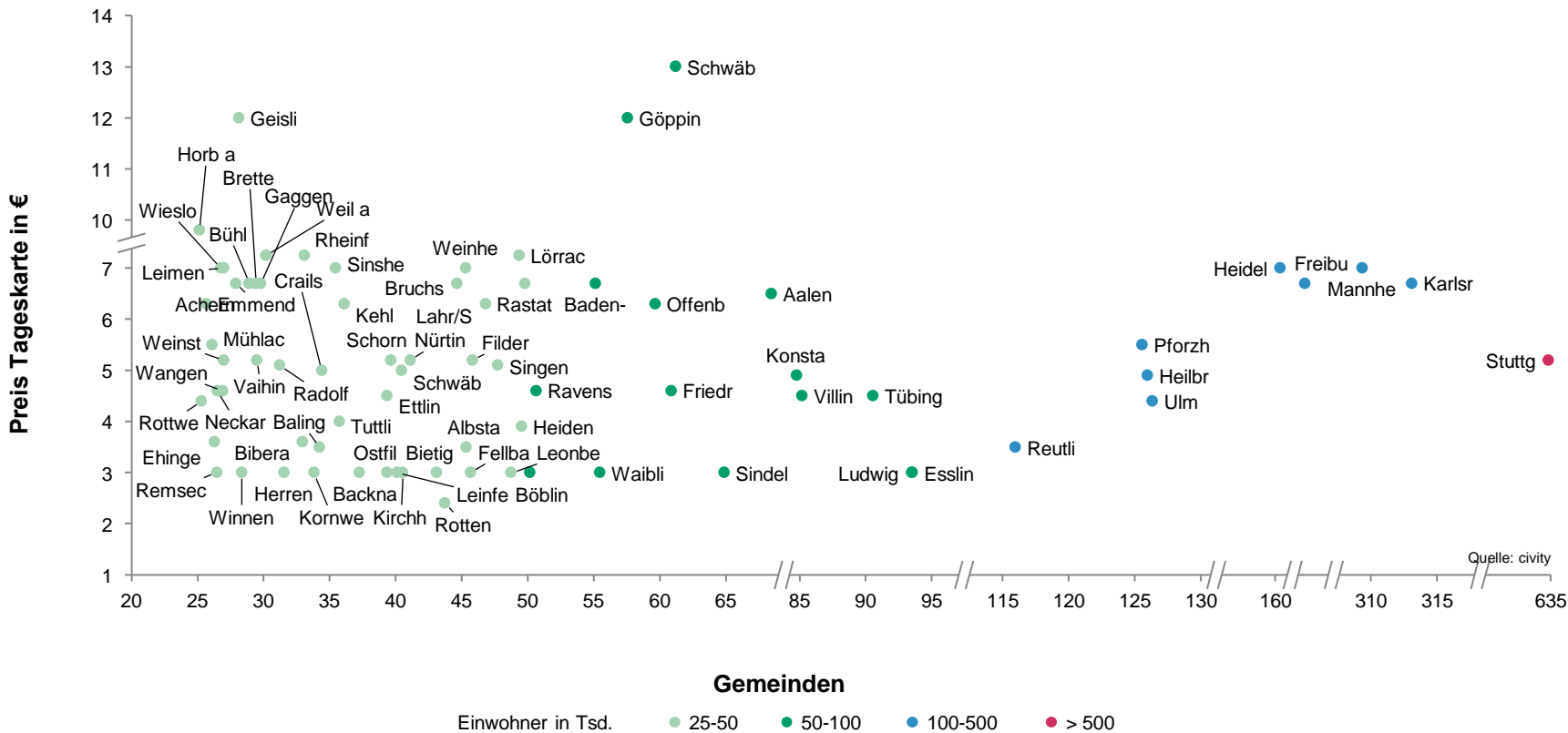
Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

Der Preis der Tageskarte in den Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Tageskarte in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrkarte für Binnverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes. Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

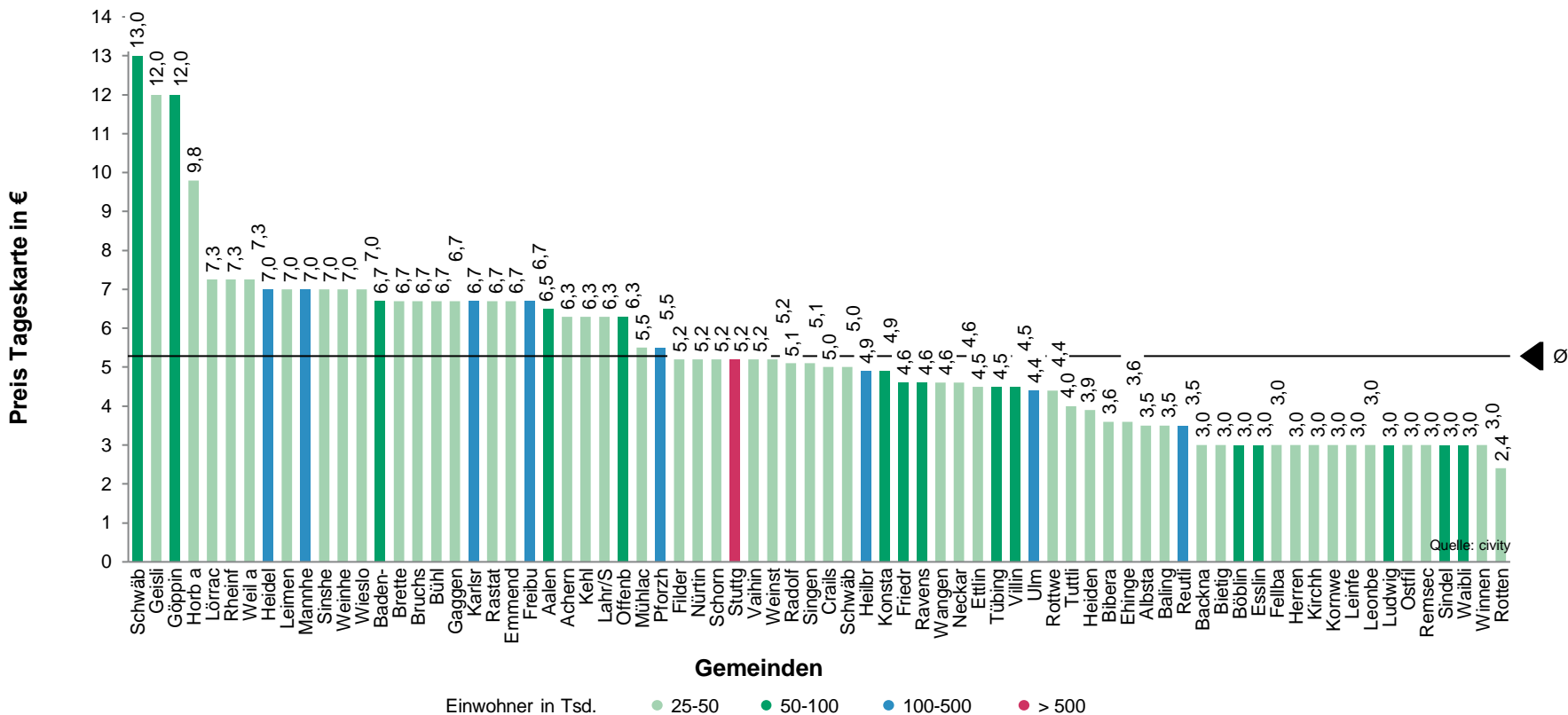
civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Preis der Tageskarte in den Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Tageskarte in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

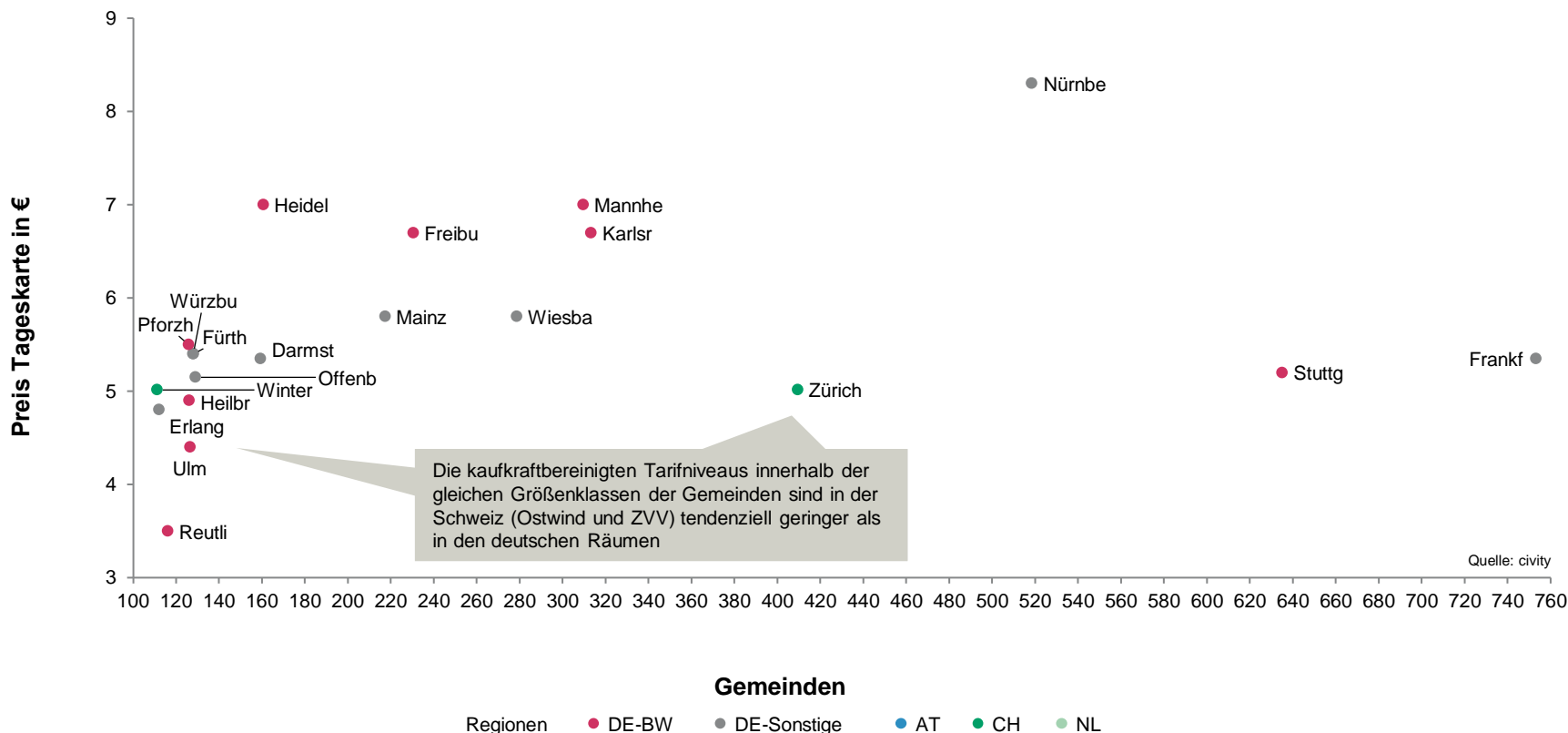
Der Preis der Tageskarte in den großen Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrkarte für Binnverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

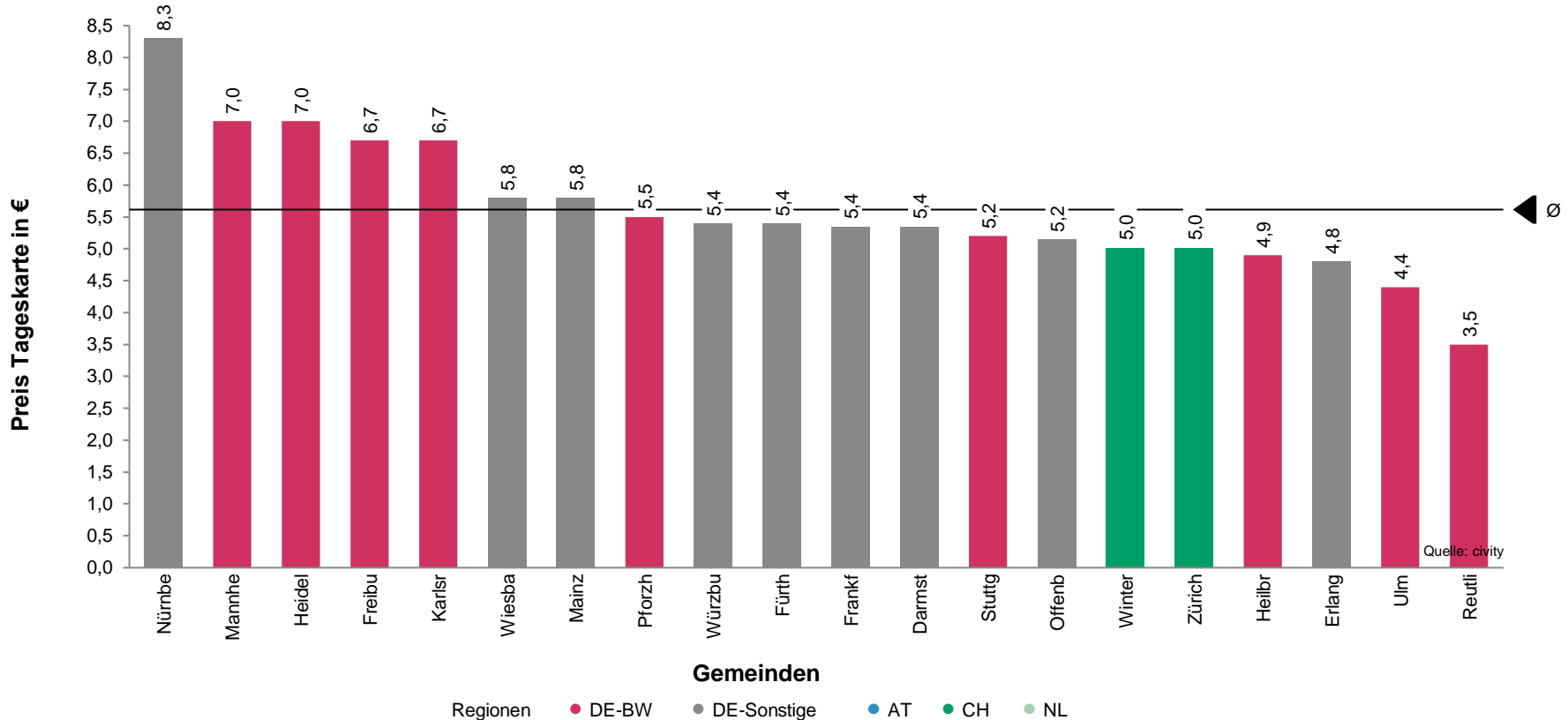
Der Preis der Tageskarte in den großen Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

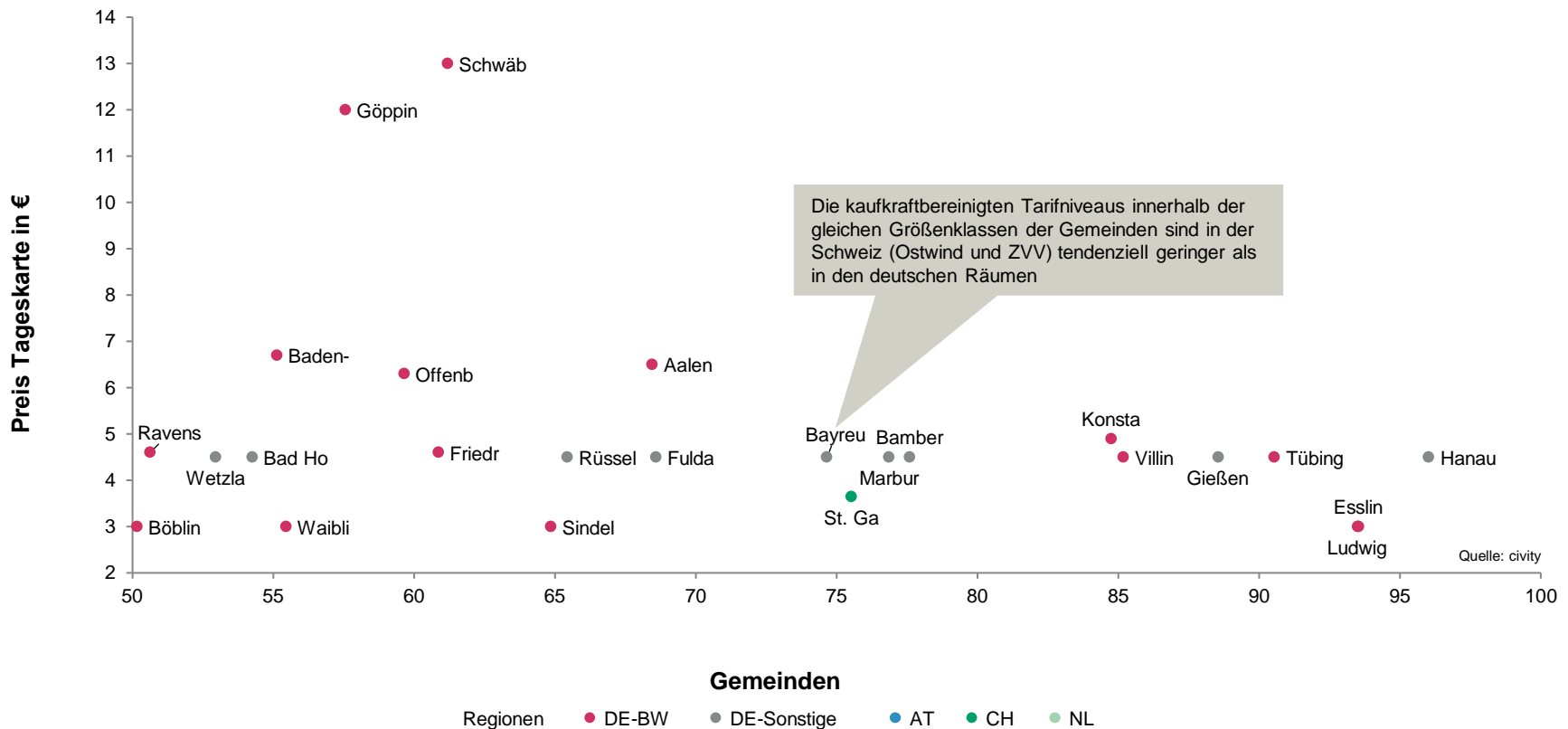
Der Preis der Tageskarte in den mittleren Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrkarte für Binnverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

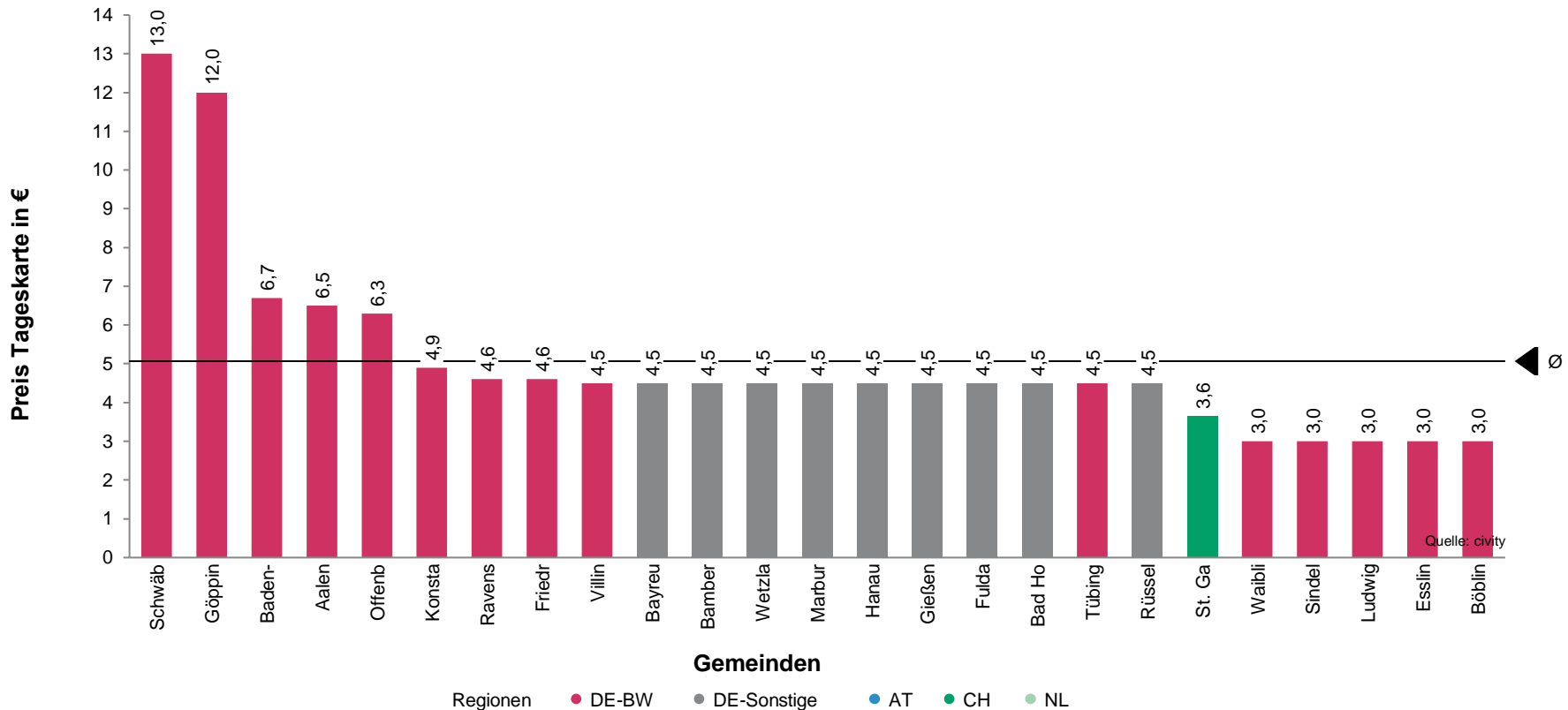
Der Preis der Tageskarte in den mittleren Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



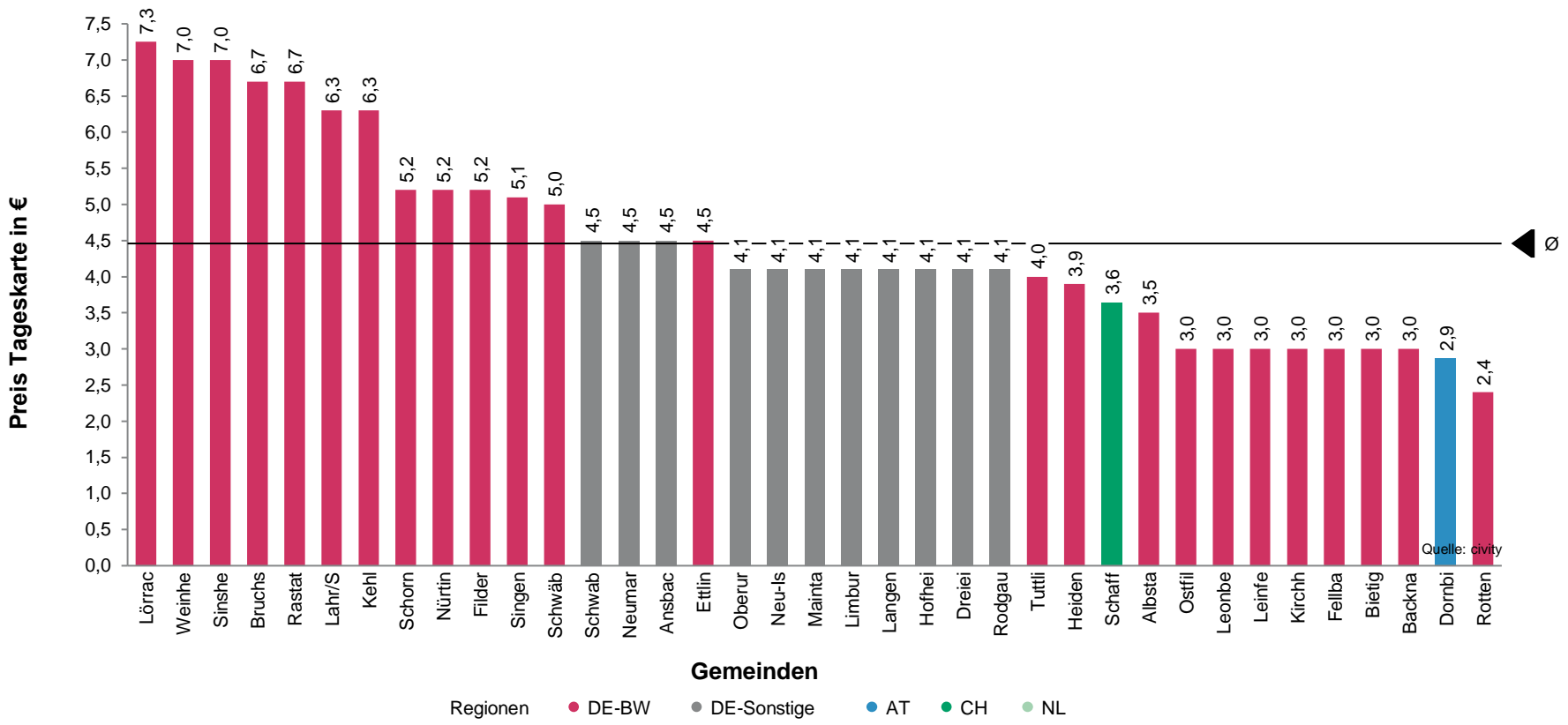
Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

Die Preise der Tageskarten für Fahrten in kleineren Städten variiert im Benchmark

Günstigster Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes. Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

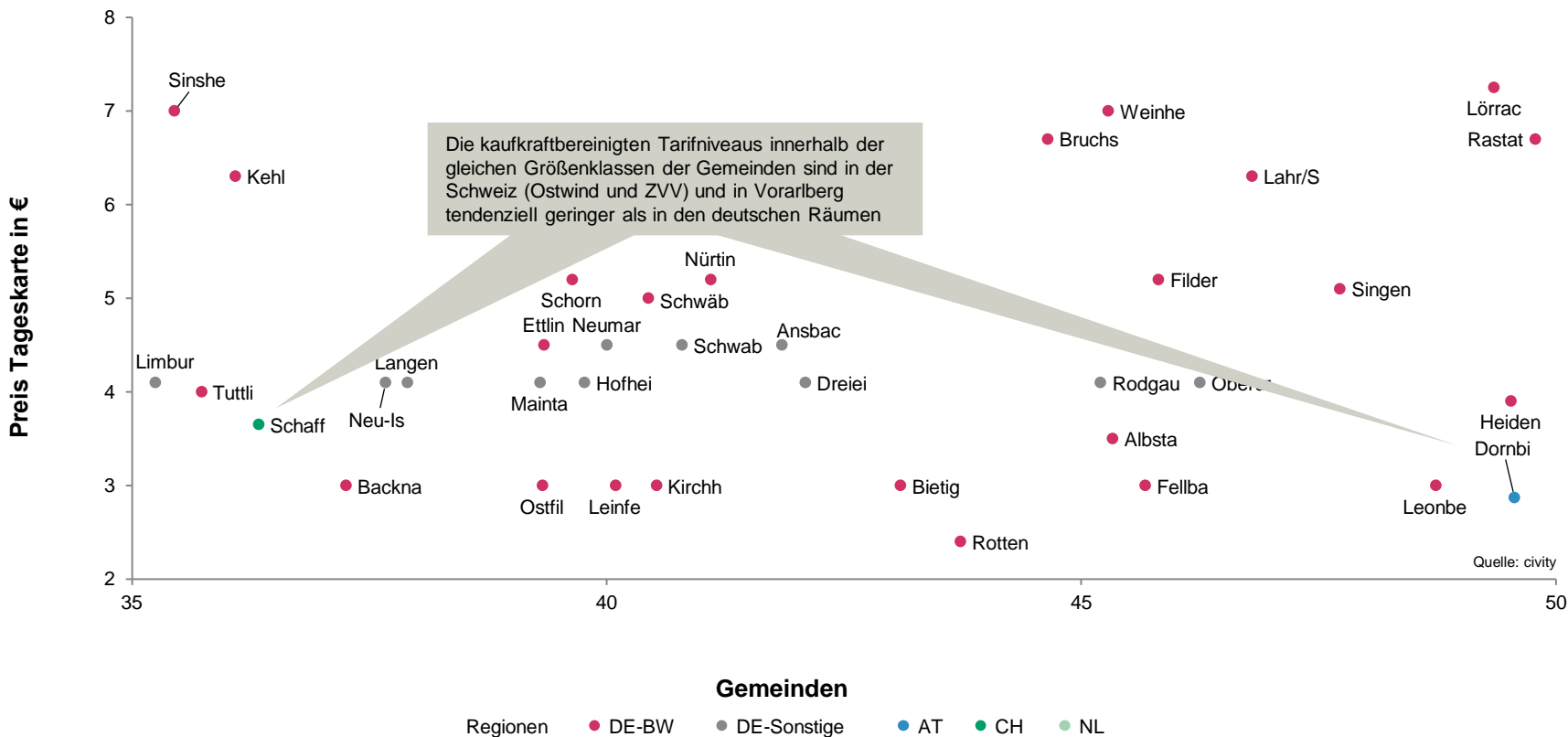
Der Preis der Tageskarte in den kleineren Gemeinden ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Tageskarte im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrkarte für Binnenschiffe innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

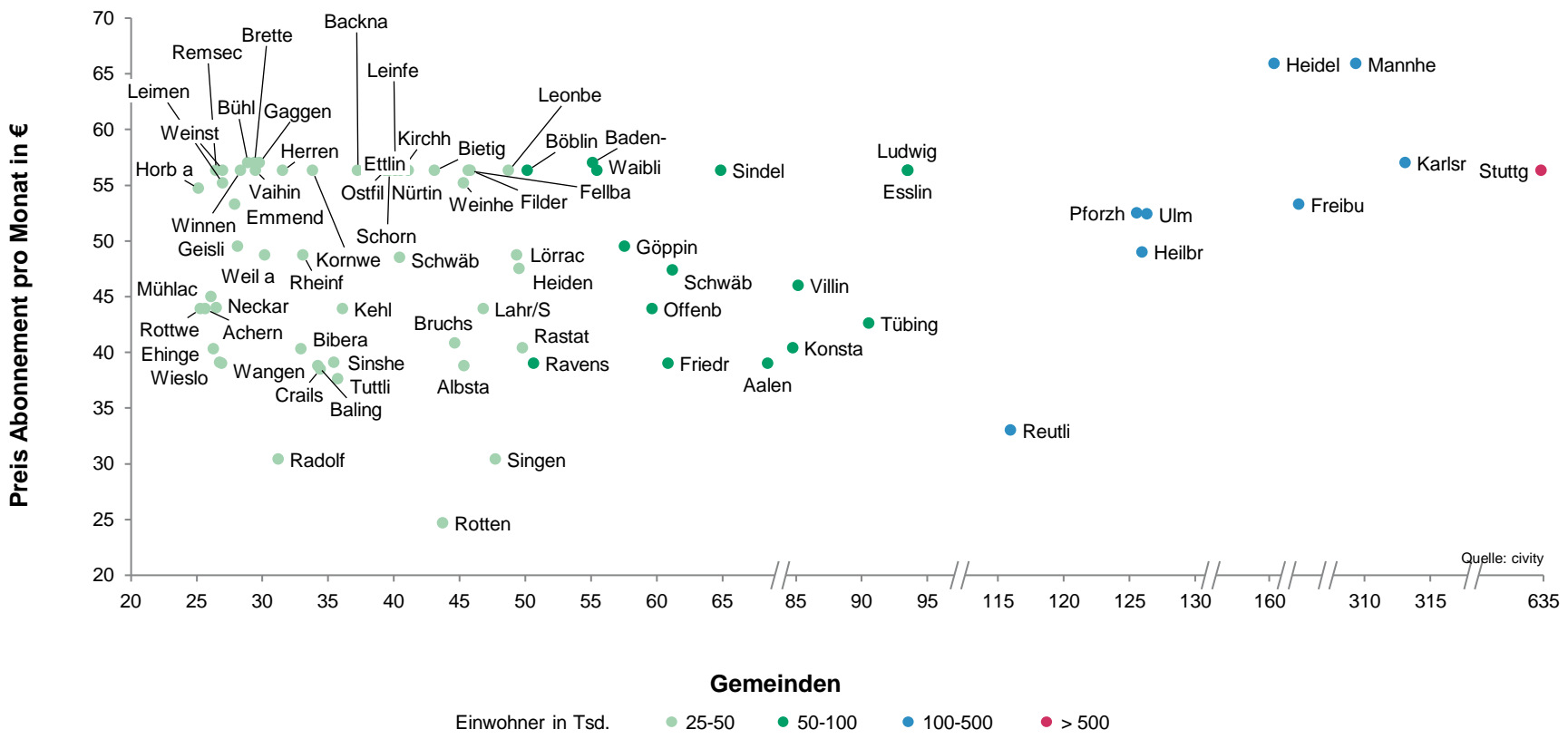
civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Preis für ein Basisabonnement zur Fahrt innerhalb der Gemeinde ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Abonnement in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrstreckenkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

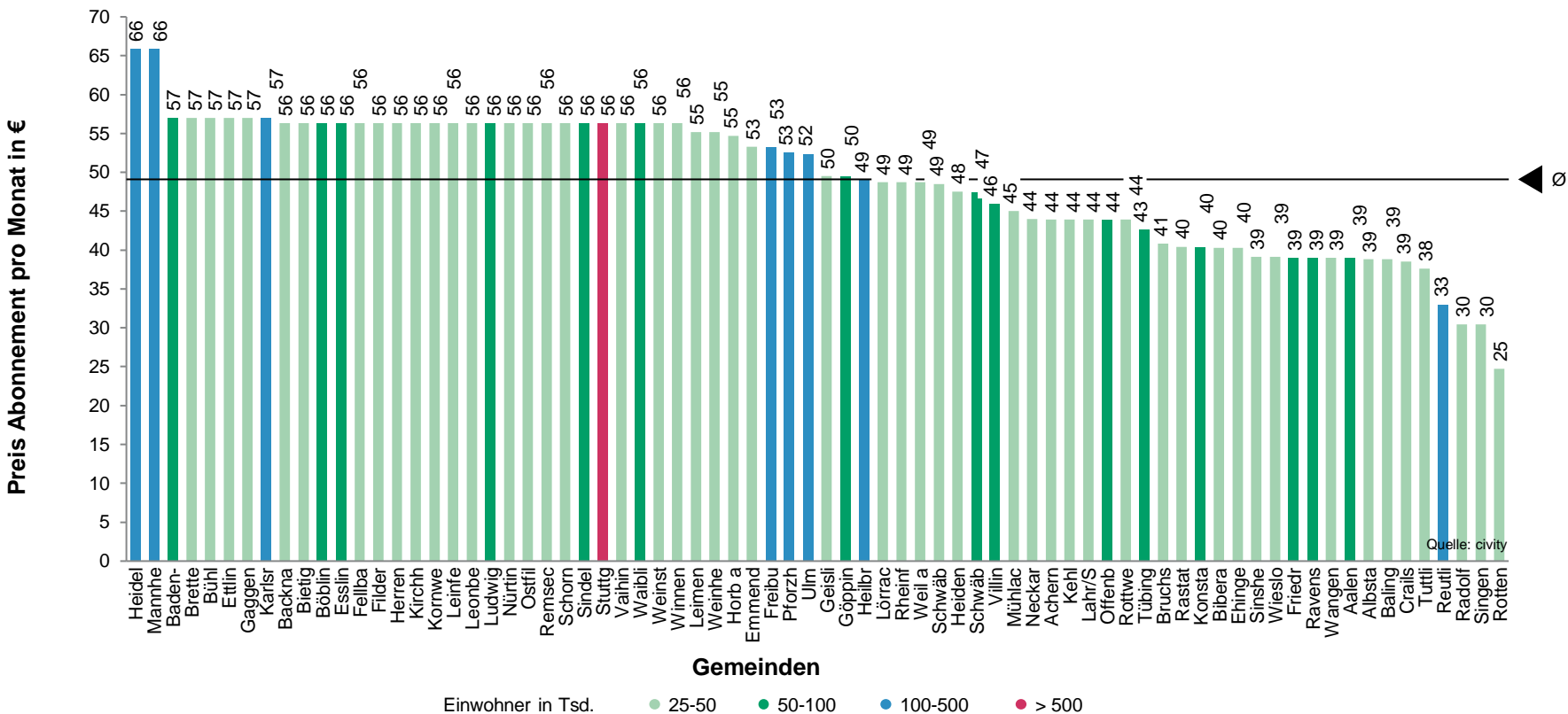
civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Preis für ein Basisabonnement zur Fahrt innerhalb der Gemeinde ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Abonnement in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020)

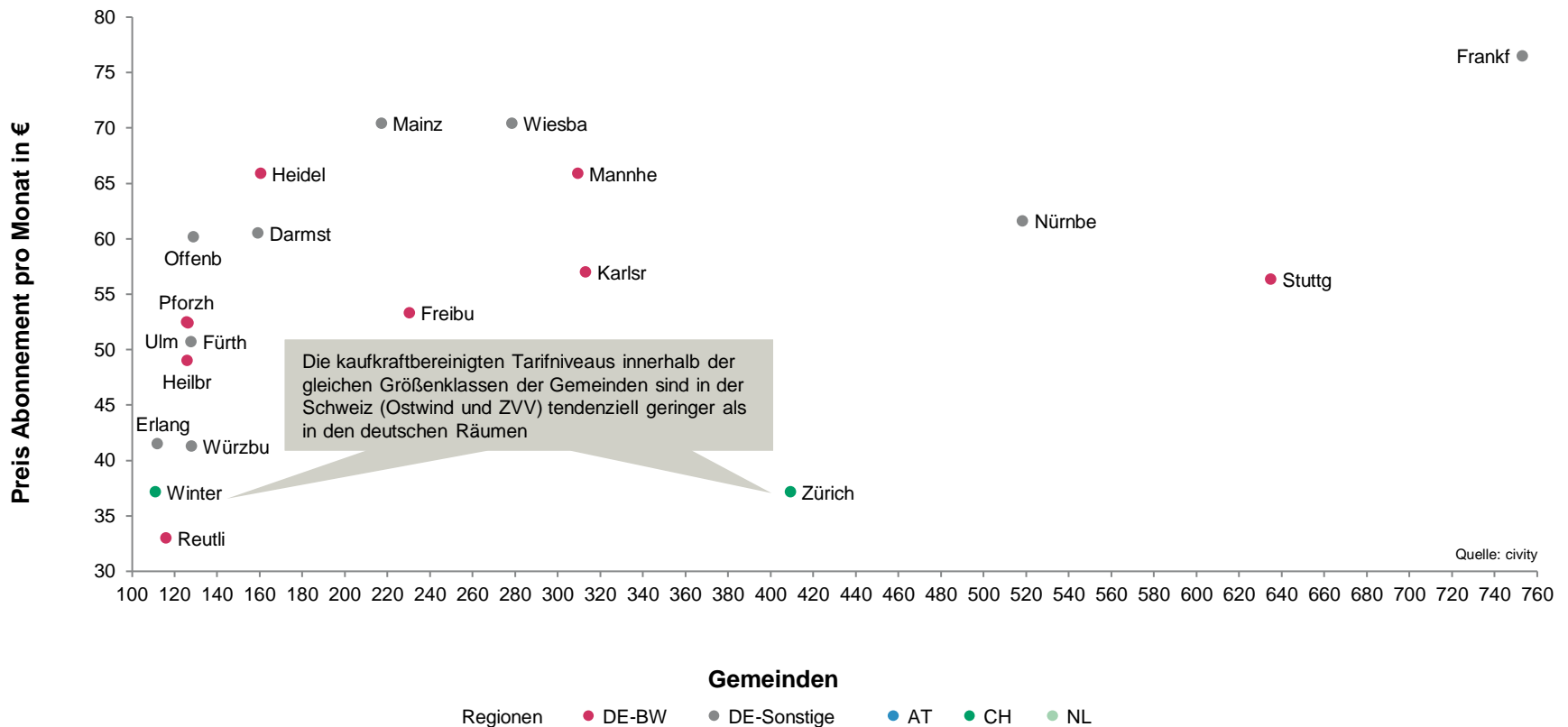
Der Preis für ein Basisabonnement zur Fahrt innerhalb der großen Gemeinde ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrkarte für Binnverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

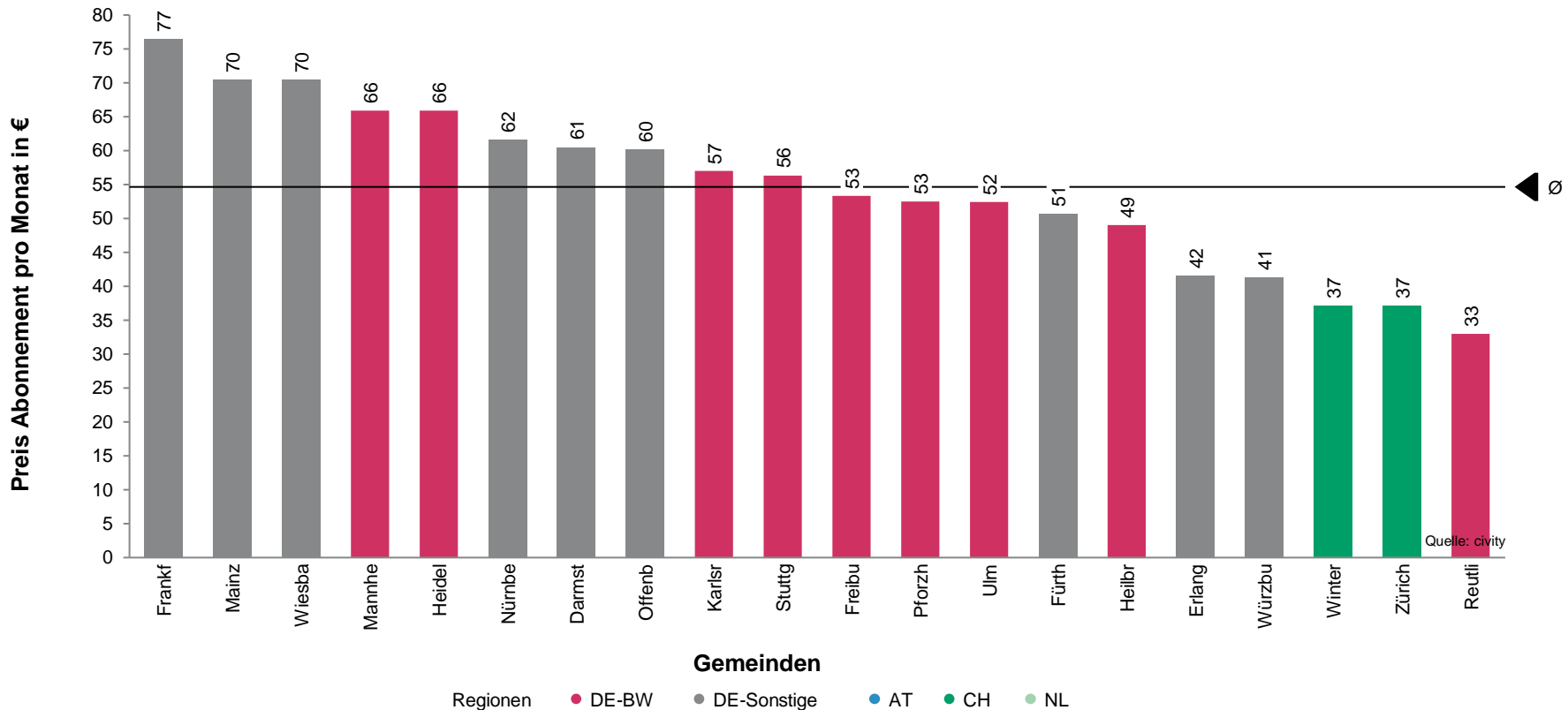
Die Preise für ein Basisabonnement für Fahrten in größeren Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnerverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

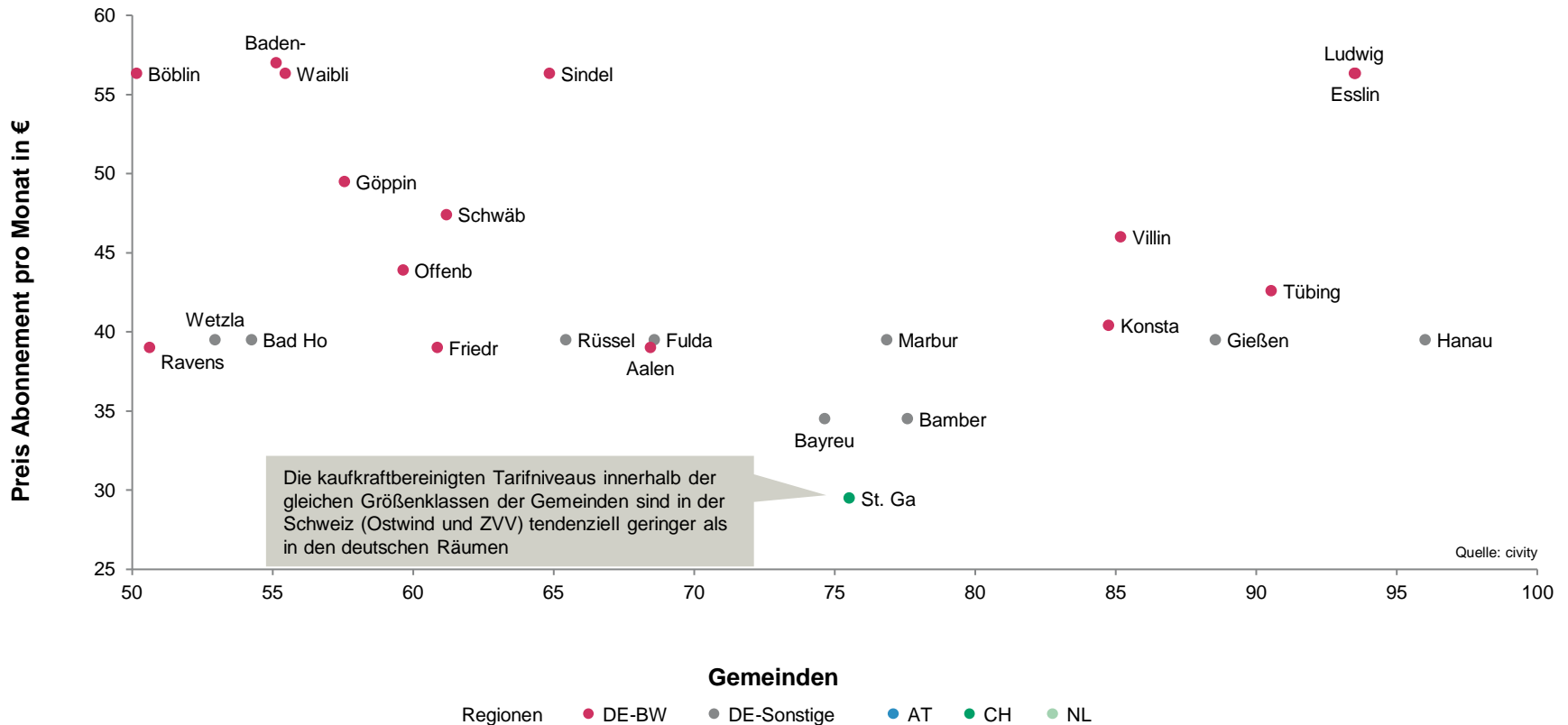
Der Preis für ein Basisabonnement zur Fahrt innerhalb der mittleren Gemeinde ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrkarte für Binnenerkehrer innerhalb des jeweiligen Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

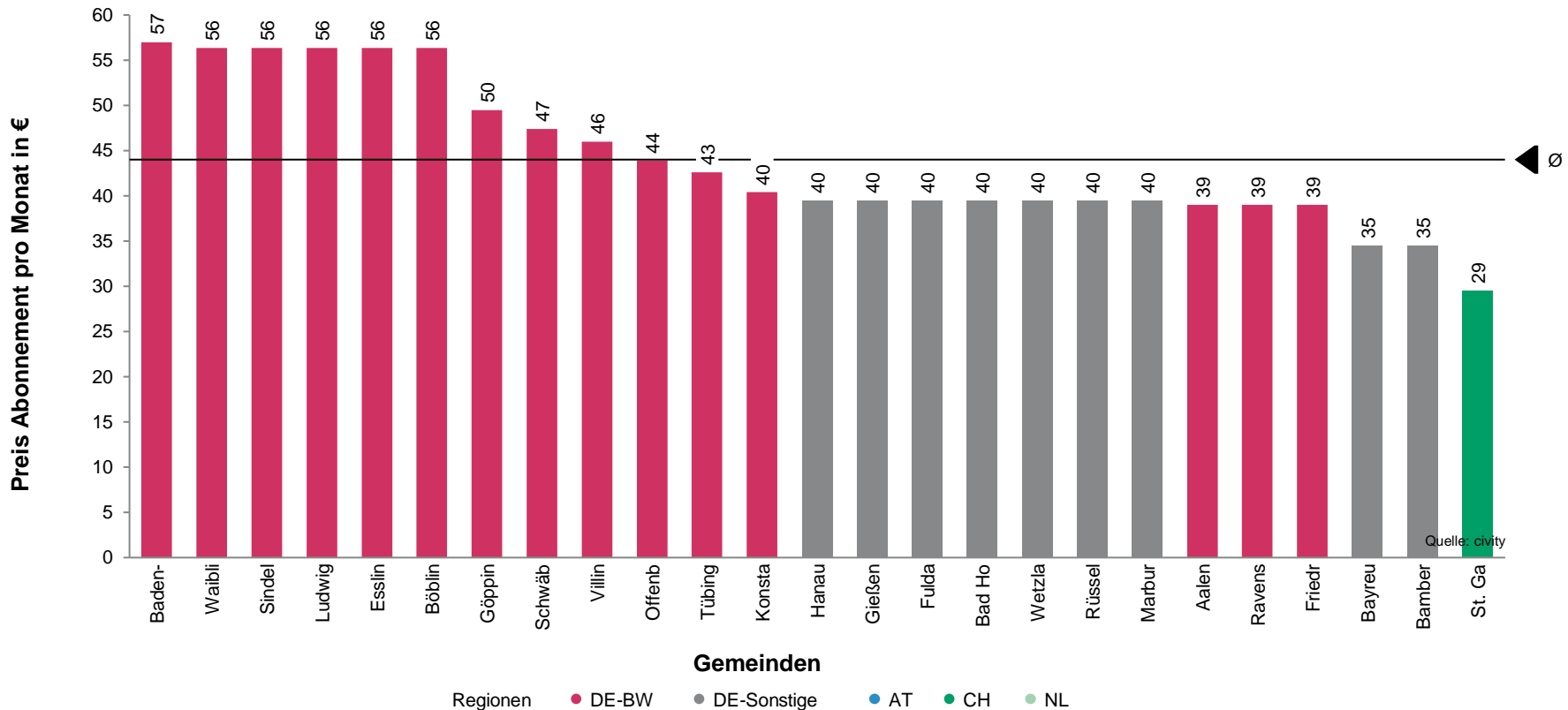
Die Preise für ein Basisabonnement für Fahrten in mittelgroßen Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

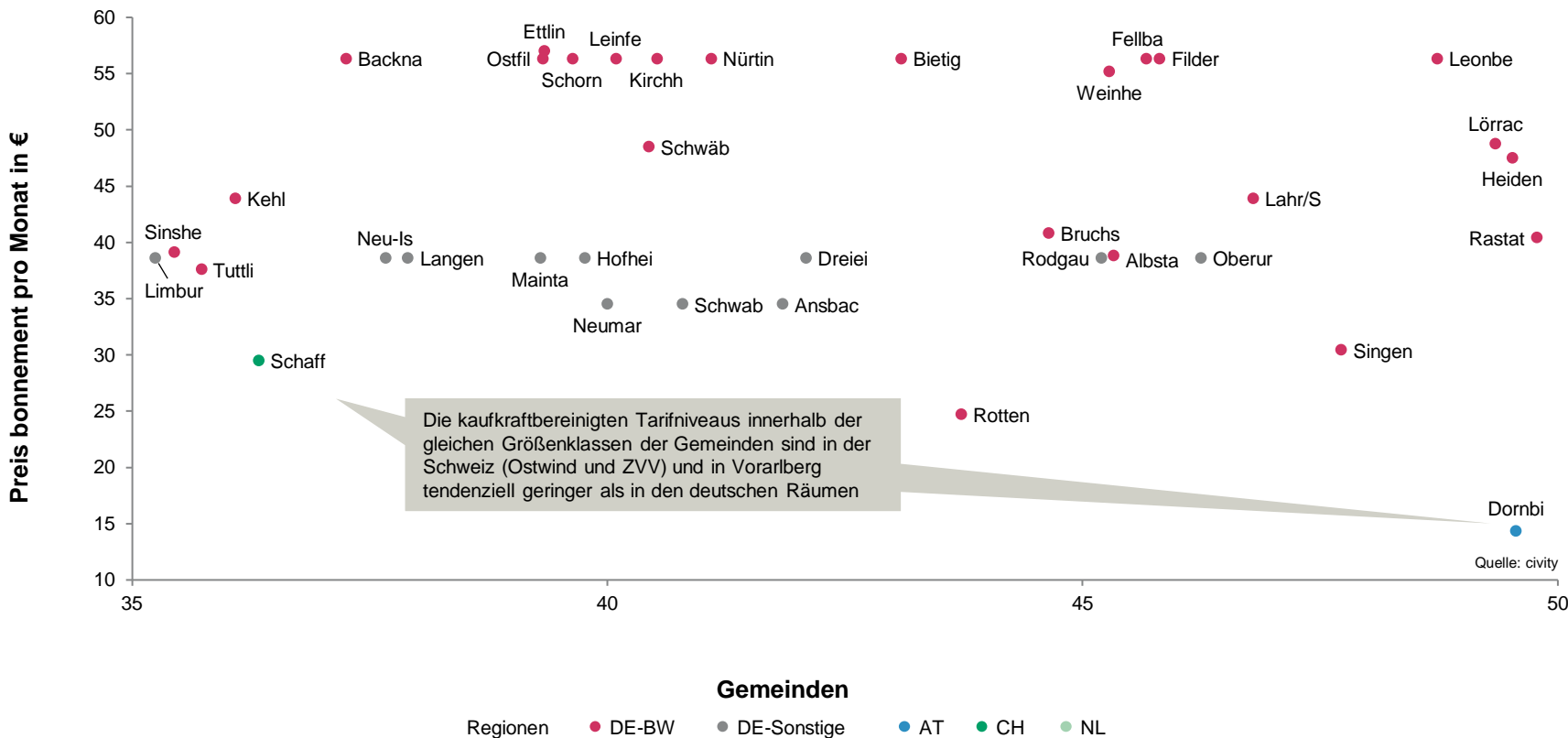
Der Preis für ein Basisabonnement zur Fahrt innerhalb der kleinen Gemeinde ist unabhängig von der Gemeindegröße

Günstigster Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigster Preis für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018, BFS 2017)

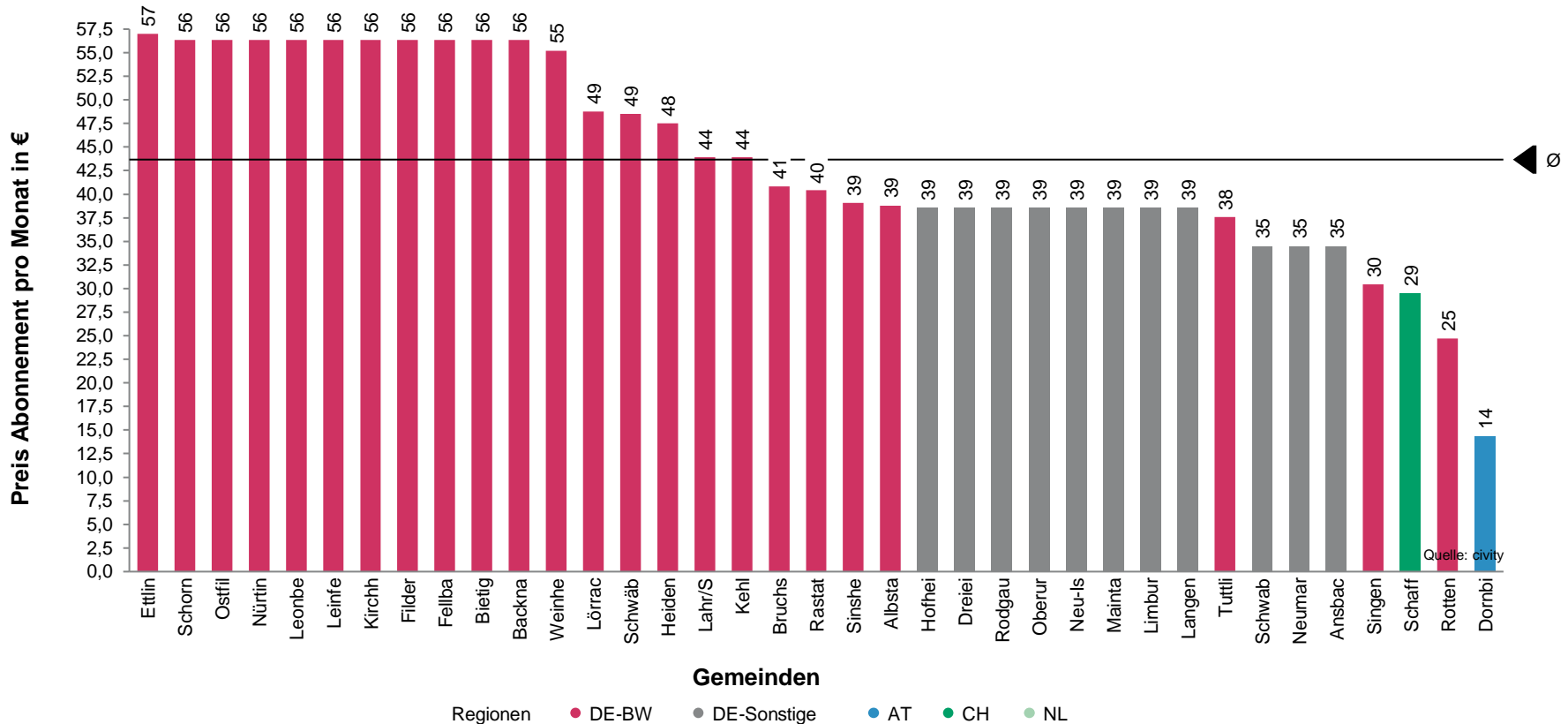
Die Preise für ein Basisabonnement für Fahrten in kleineren Städten variiert im Benchmark stark

Günstigster Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020)

Inhalt

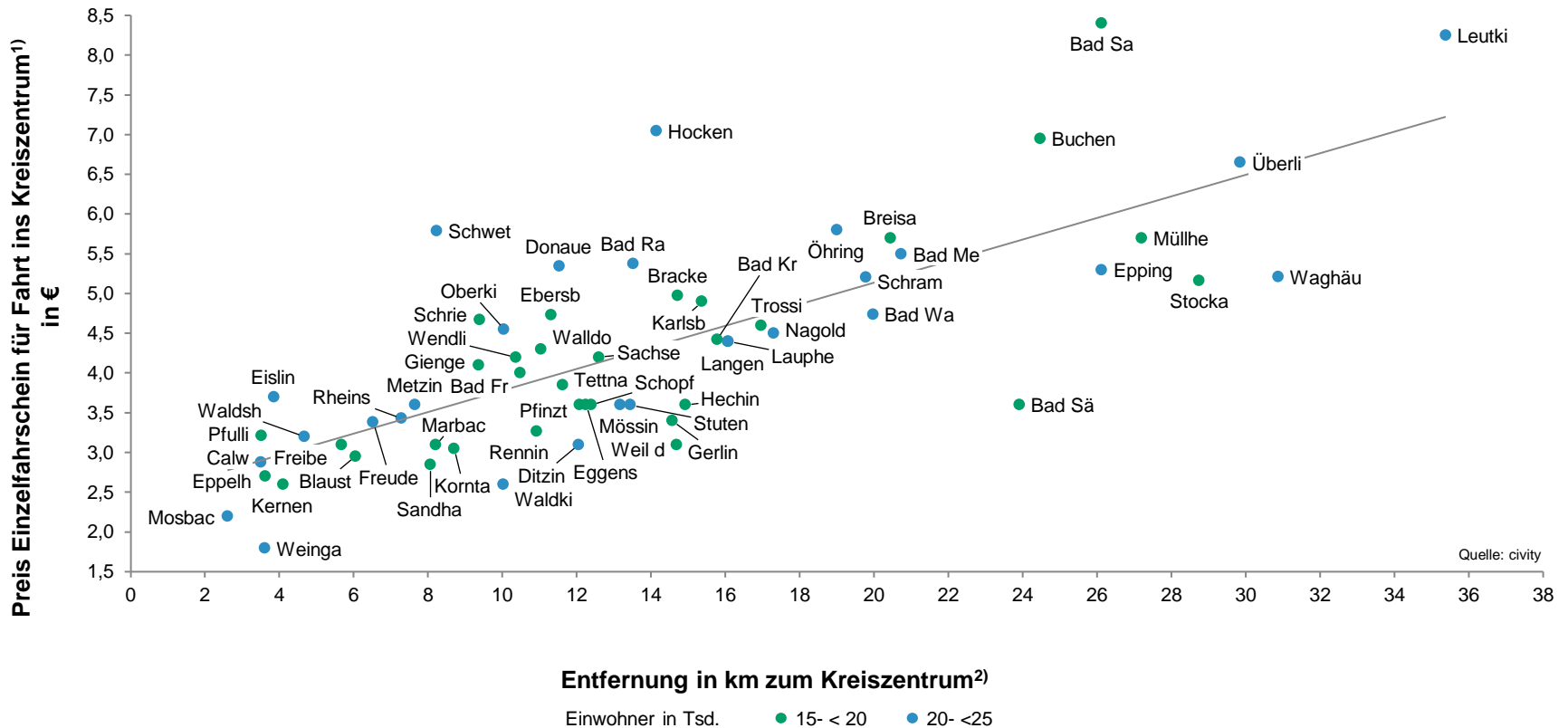
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - **Tarife**
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Verbünde
 - Kreise
 - Gemeinden >25.000 Einwohner
 - **Relationen**

Der mittlere Preis für eine Fahrt aus einer sehr kleinen Gemeinde ins jeweilige Kreiszentrum variiert erheblich

Mittlerer Preis Einzelfahrschein für Fahrt ins Kreiszentrum in BaWü



Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



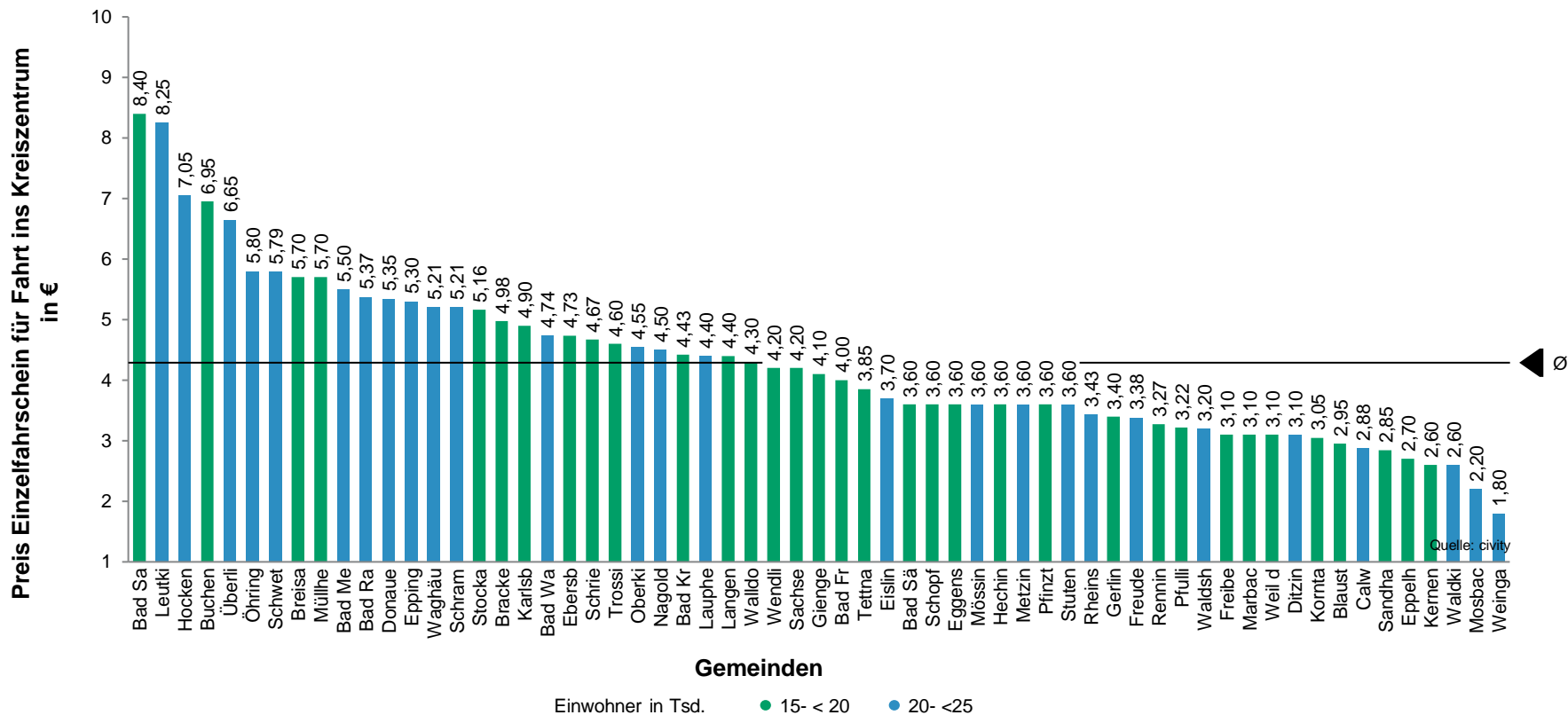
1) Mittlerer Preis für Fahrten in das Kreiszentrum.
 2) Luftlinienentfernung in km zwischen Starthaltestelle und Bahnhof des Kreisverwaltungssitzes.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

Der mittlere Preis für eine Fahrt aus einer sehr kleinen Gemeinde ins jeweilige Kreiszentrum variiert erheblich

Mittlerer Preis Einzelfahrschein für Fahrt ins Kreiszentrum in BaWü



Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



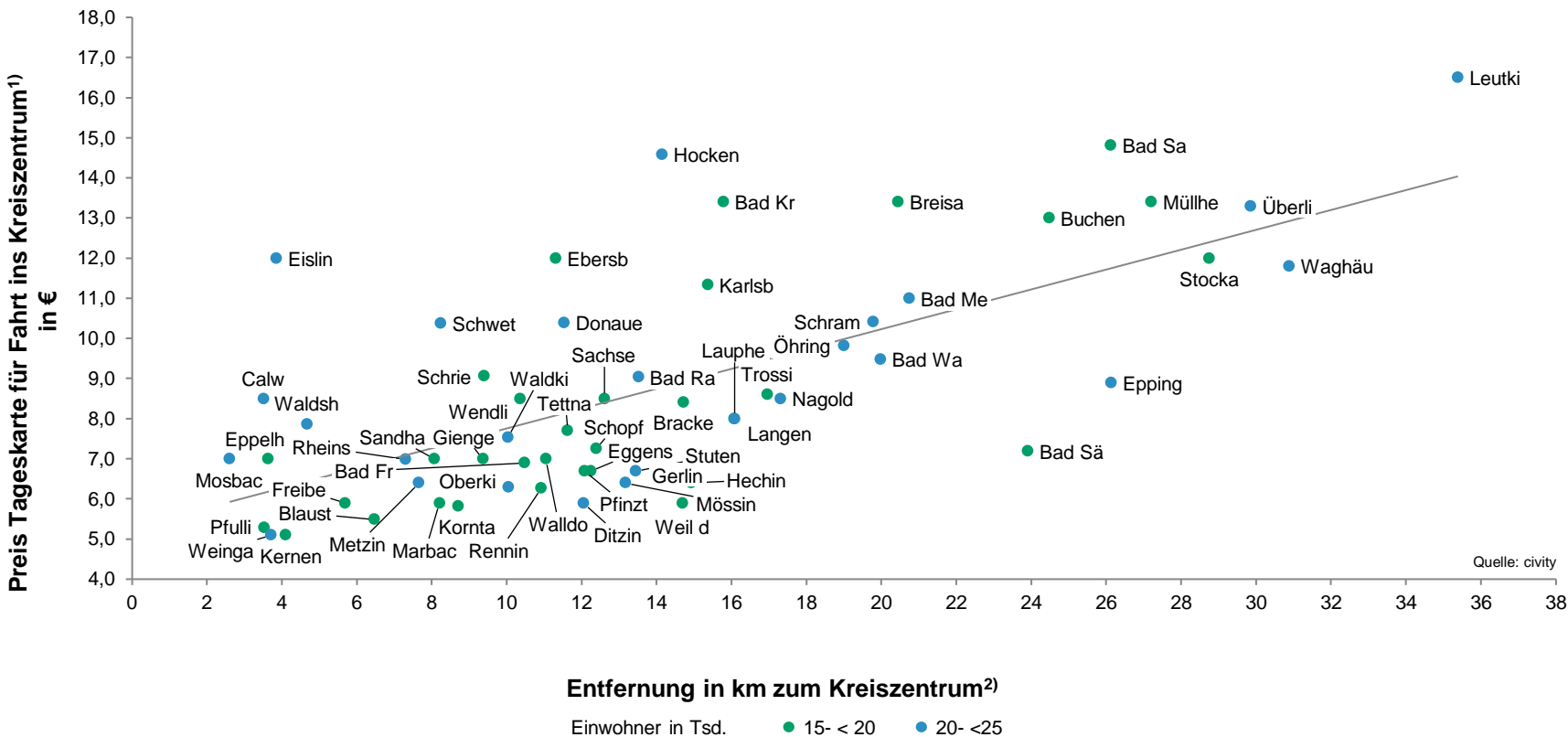
Mittlerer Preis für Fahrten in das Kreiszentrum.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

Der mittlere Preis für eine Tageskarte für die Relation aus einer Gemeinde ins jeweilige Kreiszentrum variiert erheblich

Mittlerer Preis Tageskarte für Fahrt ins Kreiszentrum in BaWü



Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



1) Mittlerer für Fahrten in das Kreiszentrum für diese Fahrscheinkategorie zu zahlender Preis.
 2) Luftlinienentfernung in km zwischen Starthaltestelle und Bahnhof des Kreisverwaltungssitzes.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

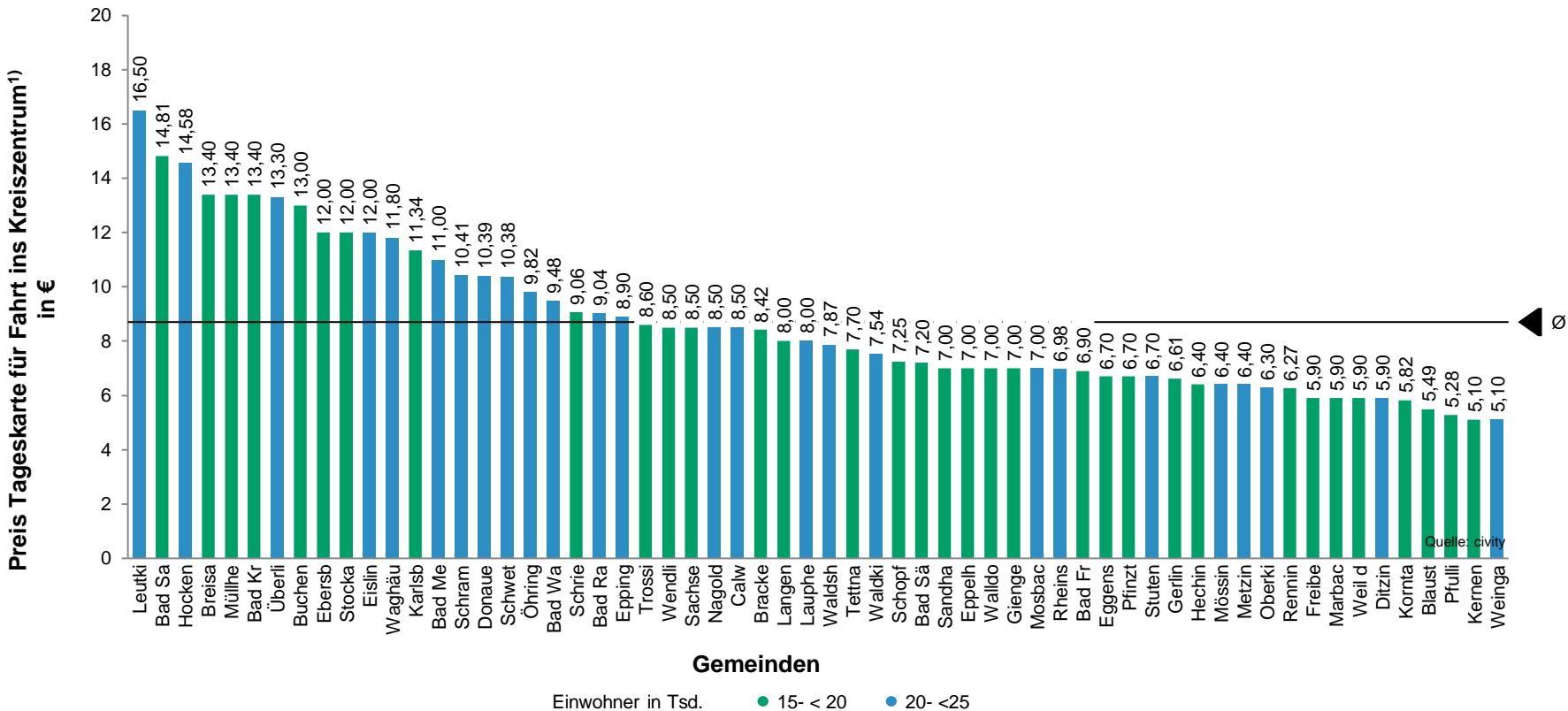
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der mittlere Preis für eine Tageskarte für die Relation aus einer Gemeinde ins jeweilige Kreiszentrum variiert erheblich

Mittlerer Preis Tageskarte für Fahrt ins Kreiszentrum in BaWü



Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



1) Mittlerer für Fahrten in das Kreiszentrum für diese Fahrscheinkategorie zu zahlender Preis.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

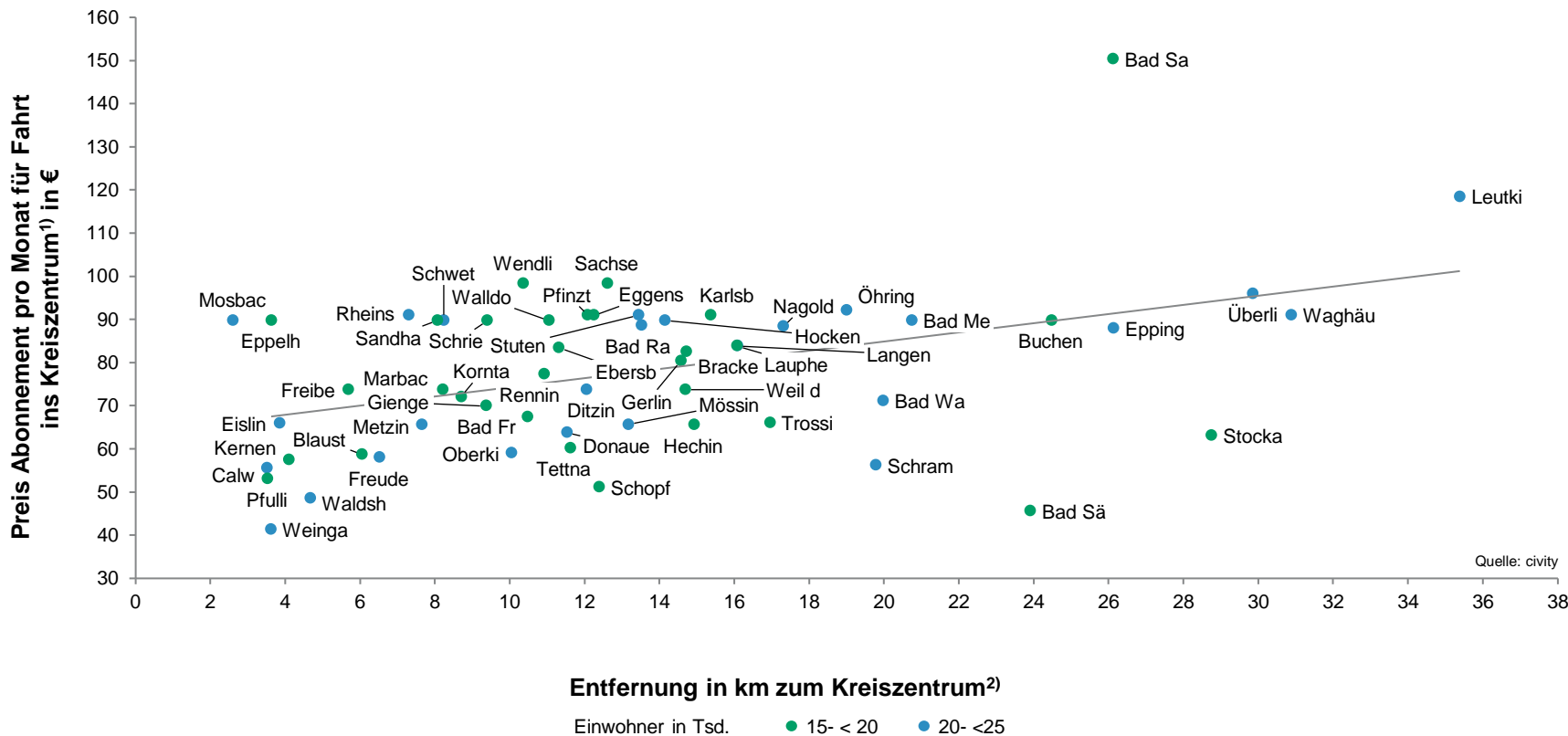
Bandbreite bei Gemeinden mit ähnlicher Länge von Pendelbeziehungen zum Zentrum

Mittlerer Preis Abonnement für Fahrt ins Kreiszentrum in BaWü

NOMINAL



Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



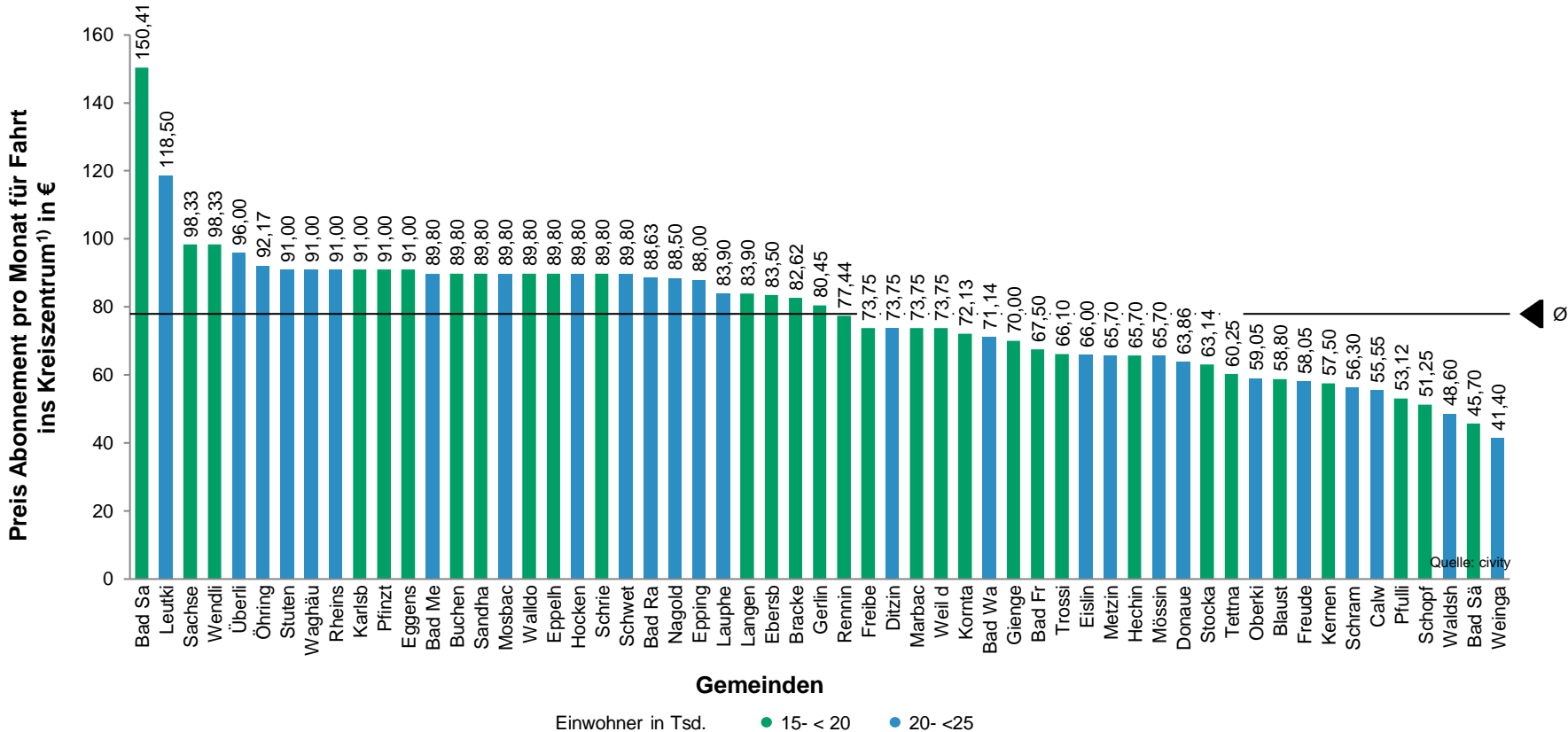
1) Mittlerer für Fahrten in das Kreiszentrum für diese Fahrscheinkategorie zu zahlender Preis.
 2) Luftlinienentfernung in km zwischen Starthaltestelle und Bahnhof des Kreisverwaltungssitzes.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

Bandbreite bei Gemeinden mit ähnlicher Länge von Pendelbeziehungen zum Zentrum

Mittlerer Preis Abonnement für Fahrt ins Kreiszentrum in BaWü



Gemeinden ab 15 Tsd. bis 25 Tsd. Einwohner



1) Mittlerer für Fahrten in das Kreiszentrum für diese Fahrscheinkategorie zu zahlender Preis.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), EW (Destatis 2018)

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - **Preis-Leistungs-Verhältnis**
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- **Einführung**
 - Verbünde
 - Kreise
 - Gemeinden >25.000 Einwohner

Das Preis-Leistungs-Verhältnis aus Kundensicht ist in der Schweiz und Österreich deutlich besser als in BW

Preis-Leistungs-Verhältnis – Zusammenfassung (1/1)

- 1 — Die Kombination aus einer signifikant höheren Angebotsdichte und einem kaufkraftbereinigt moderaten bis geringem Tarifniveau führt zu **einem deutlich besseren Preis-Leistungs-Verhältnis aus Kundensicht in den Benchmarkregionen der Schweiz und Österreichs**. Dies gilt für alle untersuchten Fahrausweisarten.
- 2 — **Im Vergleich der baden-württembergischen Verbünde** weist das **Preis-Leistungs-verhältnis beim Einzelfahrschein** und auch **beim Basisabonnement** eine hohe Spannbreite auf. Eine Haltestellenabfahrt kostet je nach Verbund bis zu viermal so viel wie eine Haltestellenabfahrt im günstigsten Verbund.
- 3 — Auch **innerhalb einzelner Verbünde ist das Preis-Leistungsverhältnis** der zugehörigen Kreise trotz einheitlichem Tarif teils **sehr unterschiedlich**.

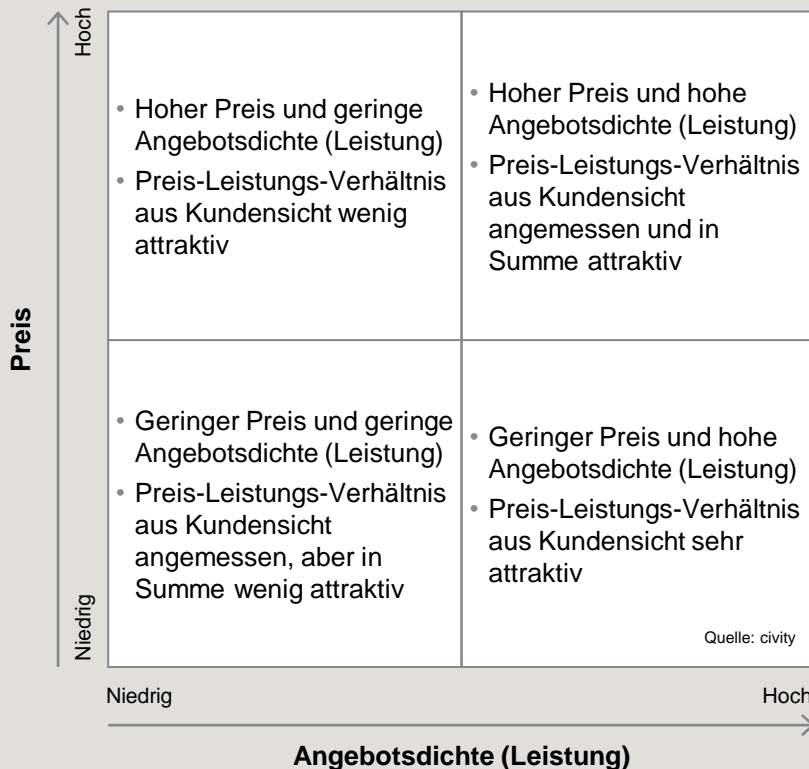
Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Für die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses werden Fahrpreise und Angebotsdichte gegenübergestellt

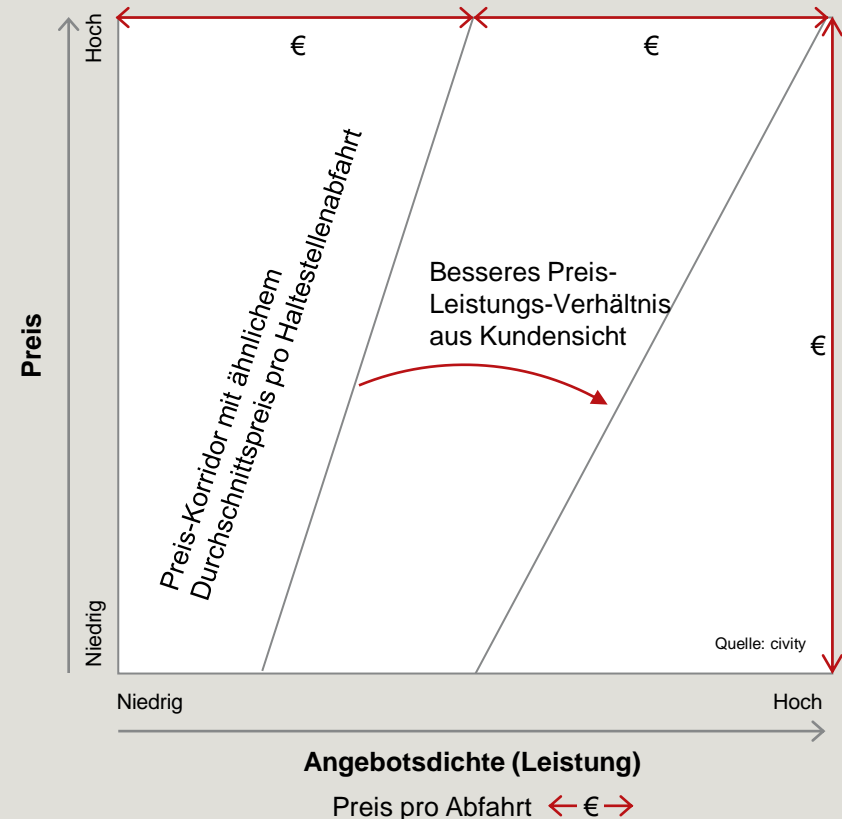
Analysemethodik

ERLÄUTERUNG

Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - **Preis-Leistungs-Verhältnis**
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - **Verbünde**
 - Kreise
 - Gemeinden >25.000 Einwohner

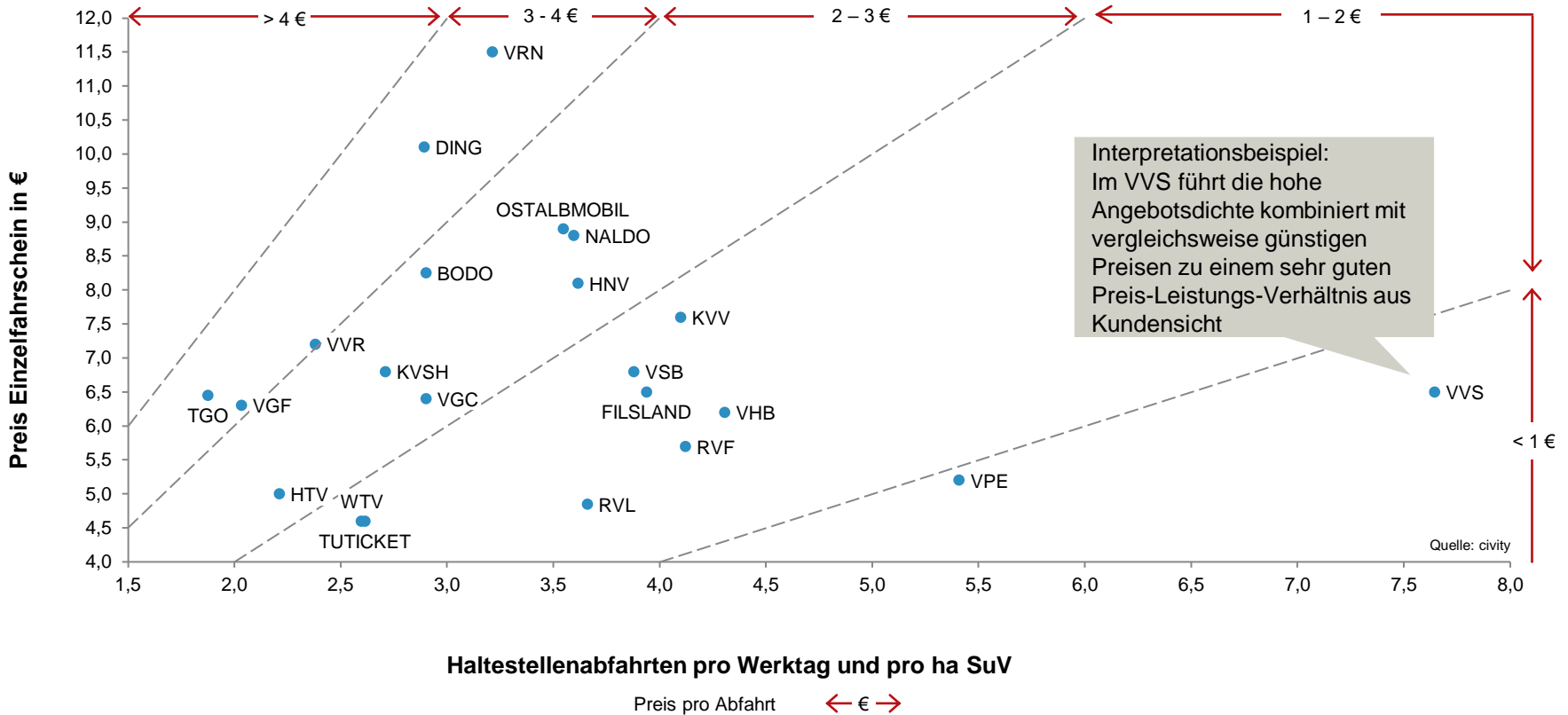
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den Verbänden weist eine erhebliche Bandbreite auf

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

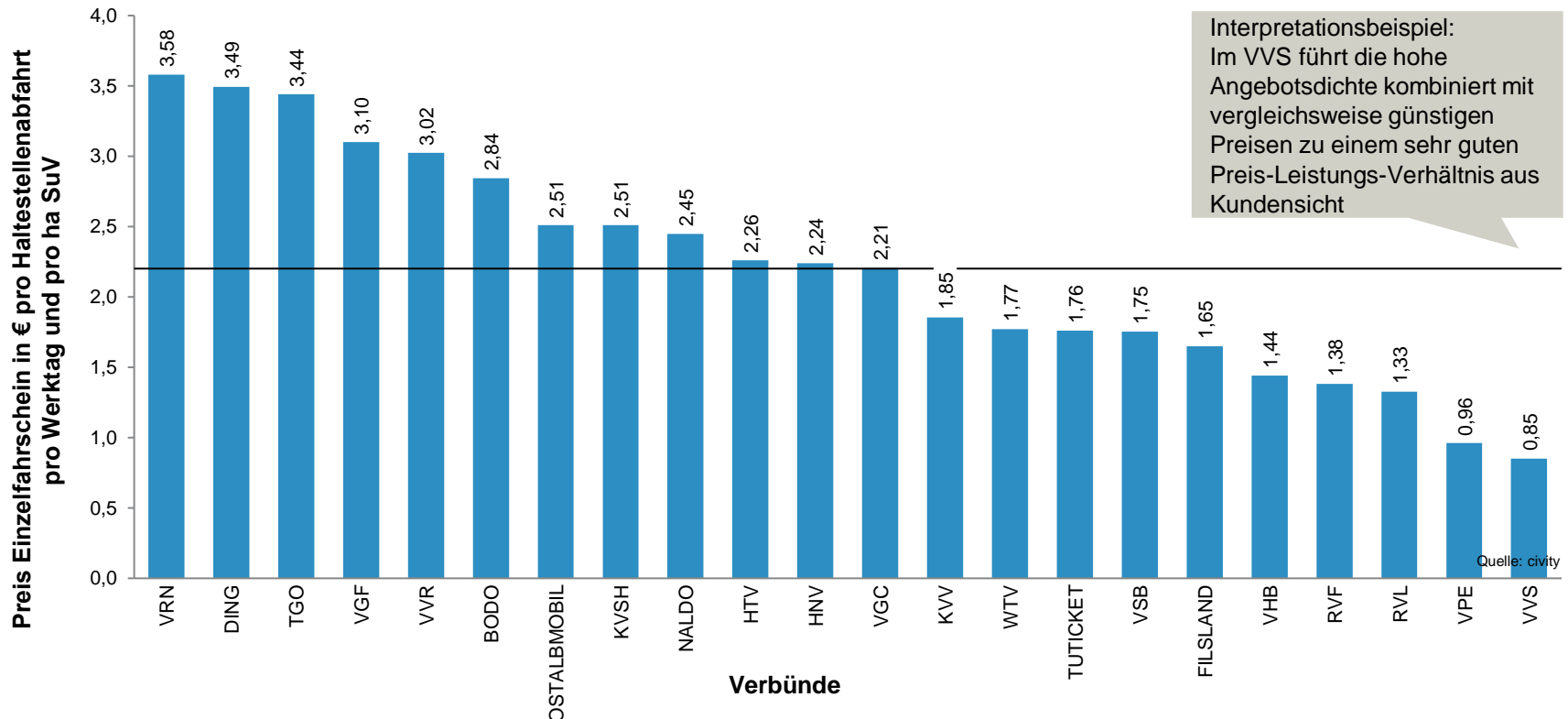
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den Verbänden weist eine erhebliche Bandbreite auf

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.

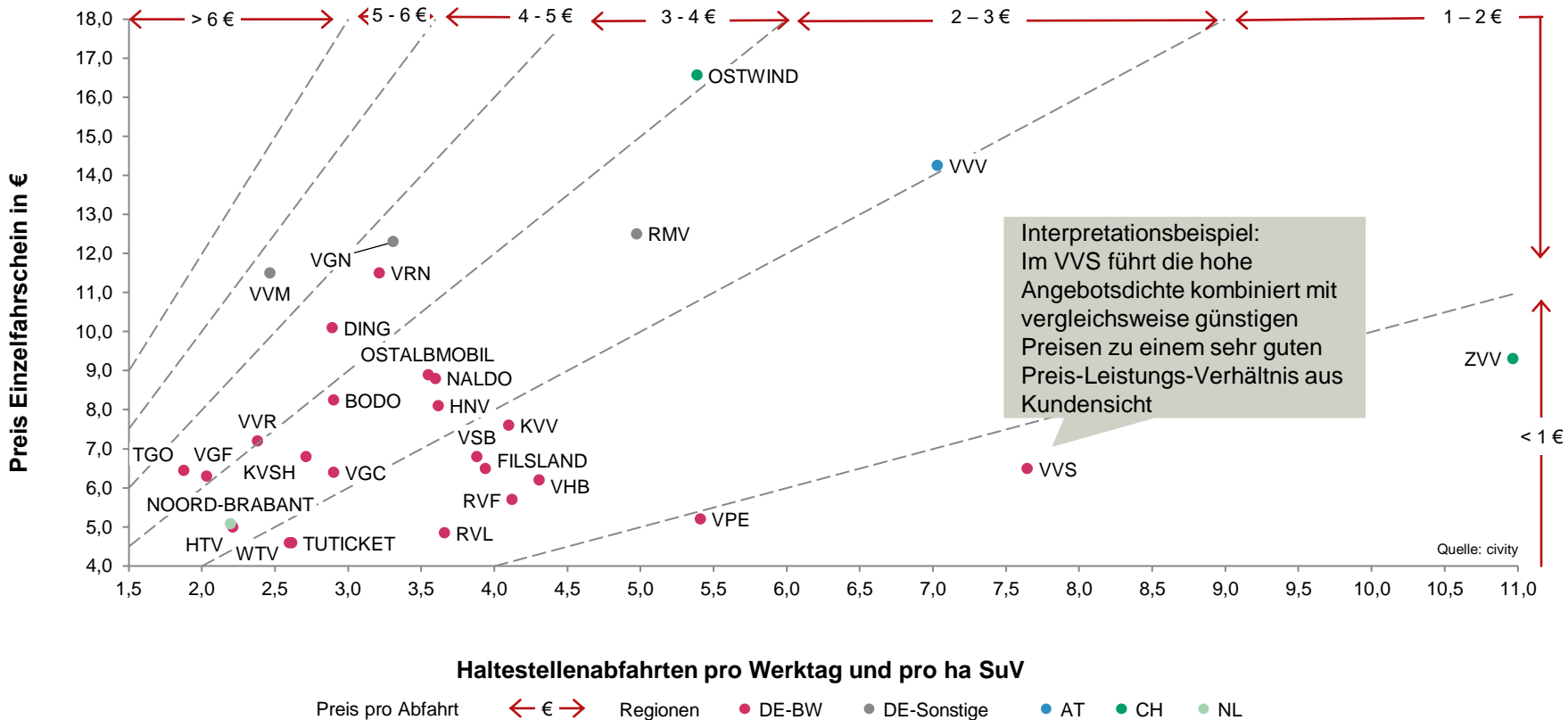
Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT

Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

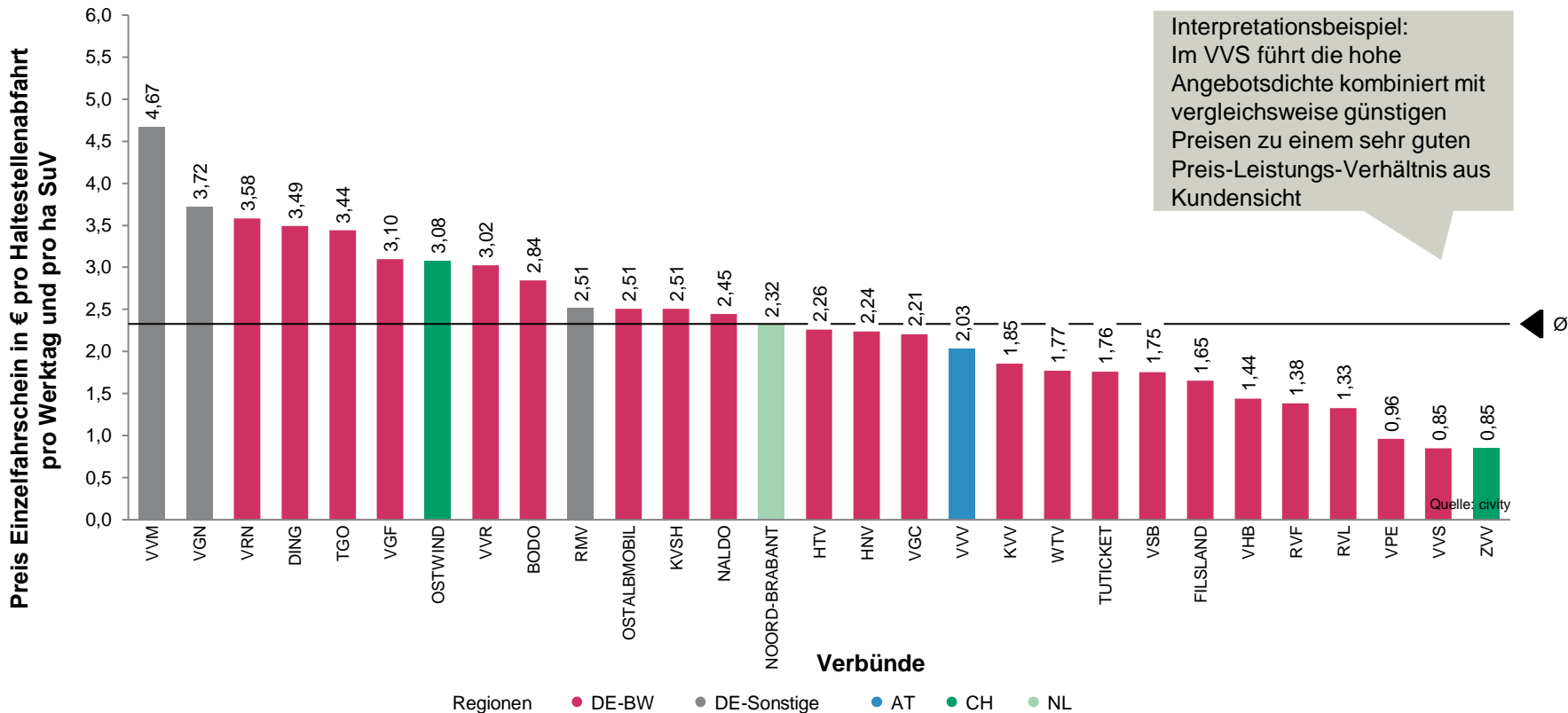
civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT

Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

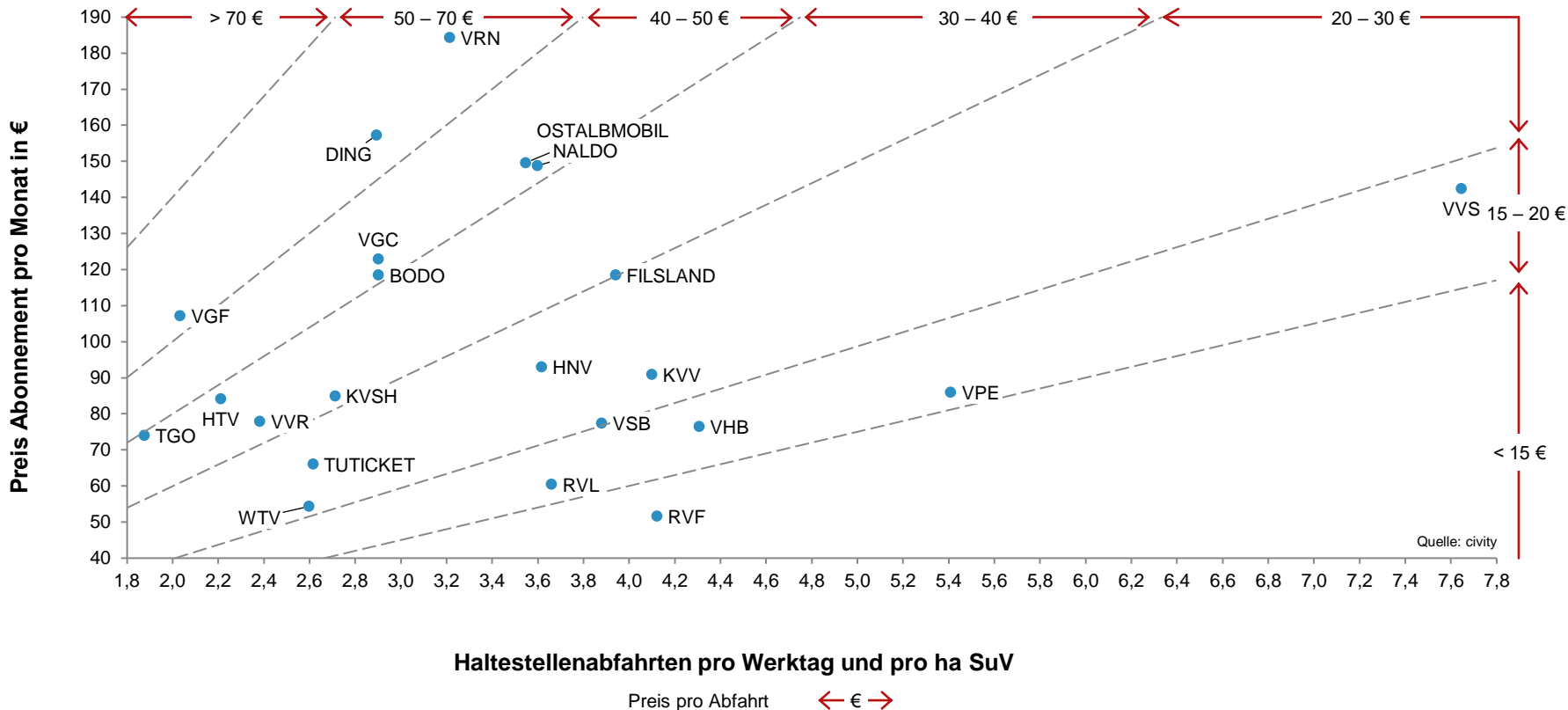
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den Verbänden weist eine erhebliche Bandbreite auf

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrtscheinkategorie.
 Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

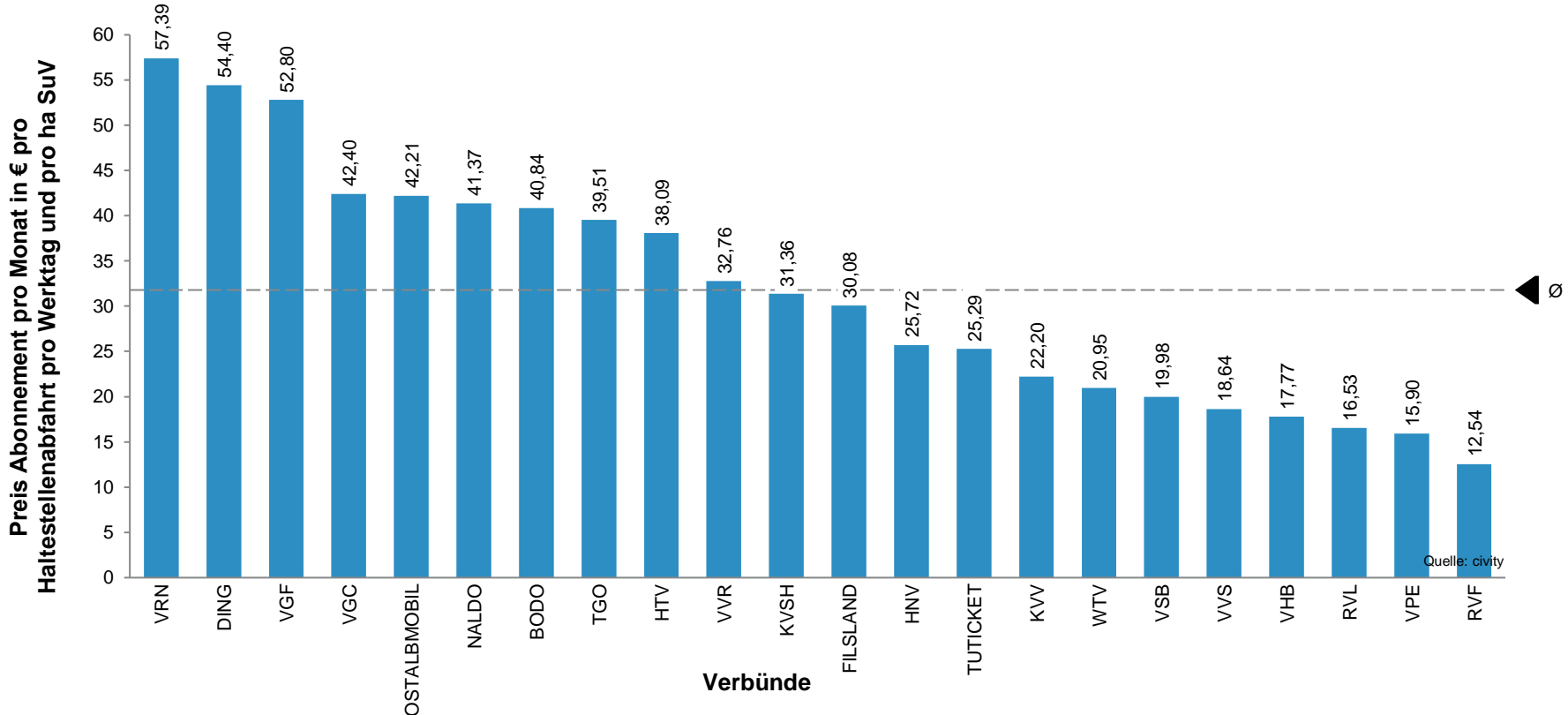
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den Verbänden weist eine erhebliche Bandbreite auf

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.

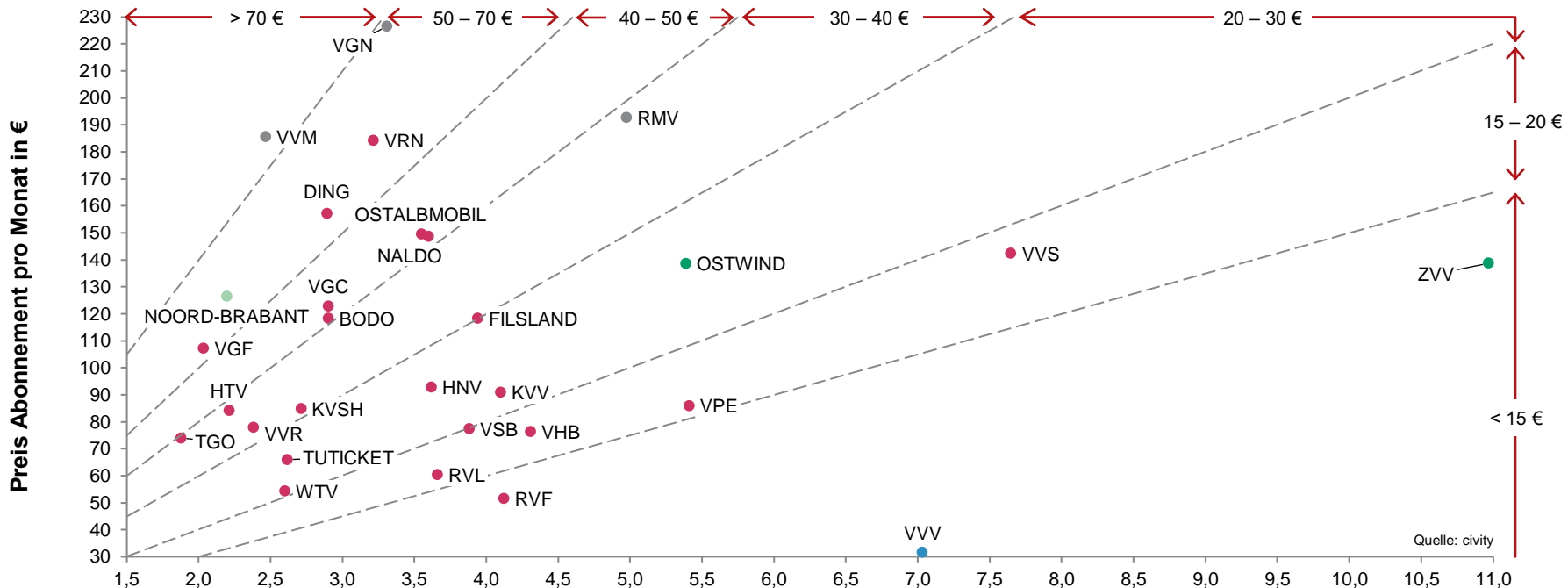
Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT 

Verbünde



Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro ha SuV

Preis pro Abfahrt ← € → Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrtscheinkategorie.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020 / NVBW), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

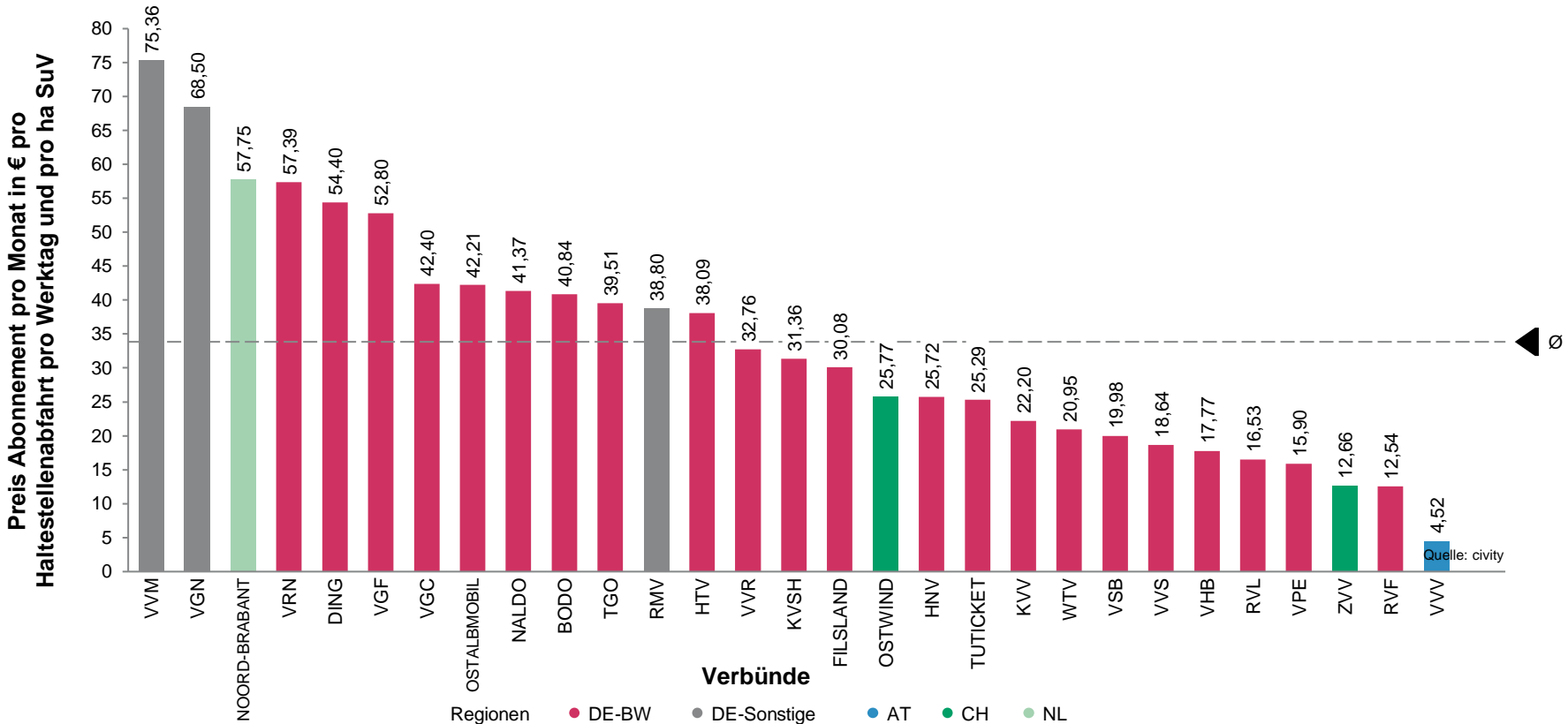
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT 

Verbünde



Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrtscheinkategorie.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - **Preis-Leistungs-Verhältnis**
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Verbünde
 - **Kreise**
 - Gemeinden >25.000 Einwohner

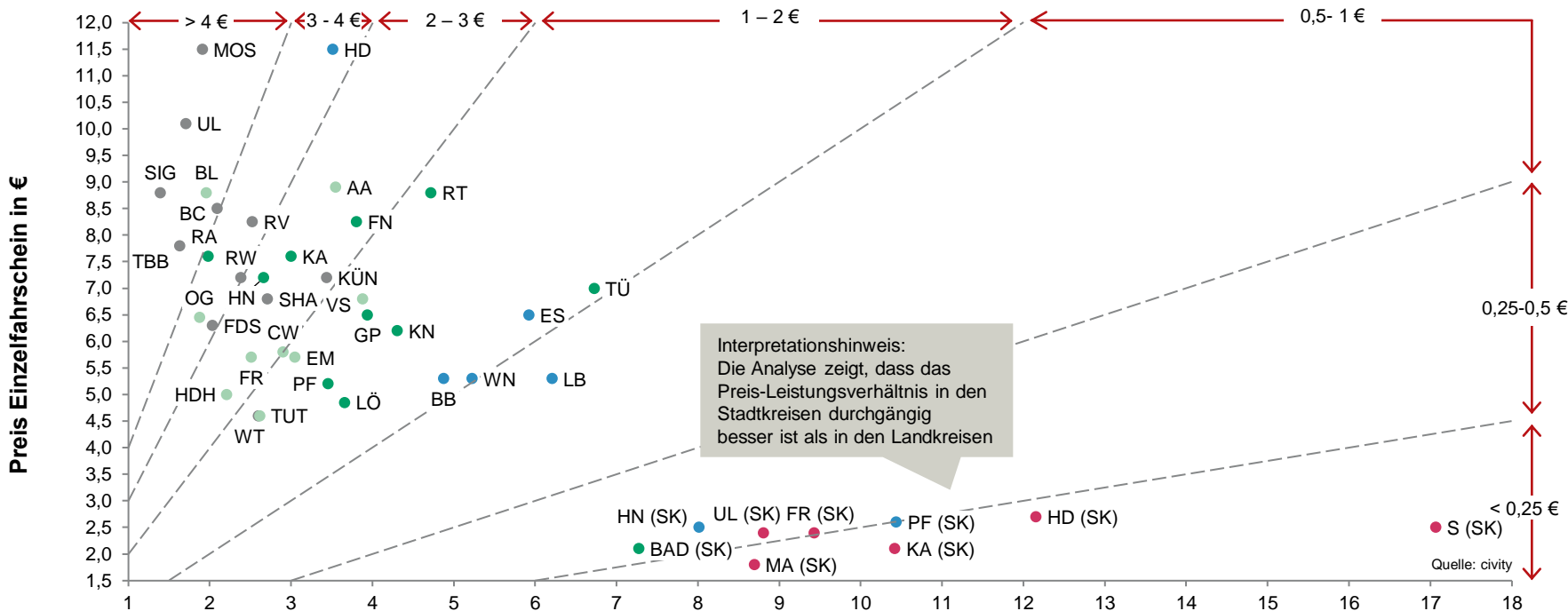
Das Preis-Leistungs-Verhältnis für den Einzelfahrschein weist eine erhebliche Bandbreite auf – auch innerhalb der Gruppen

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum Preis pro Abfahrt < € >

Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

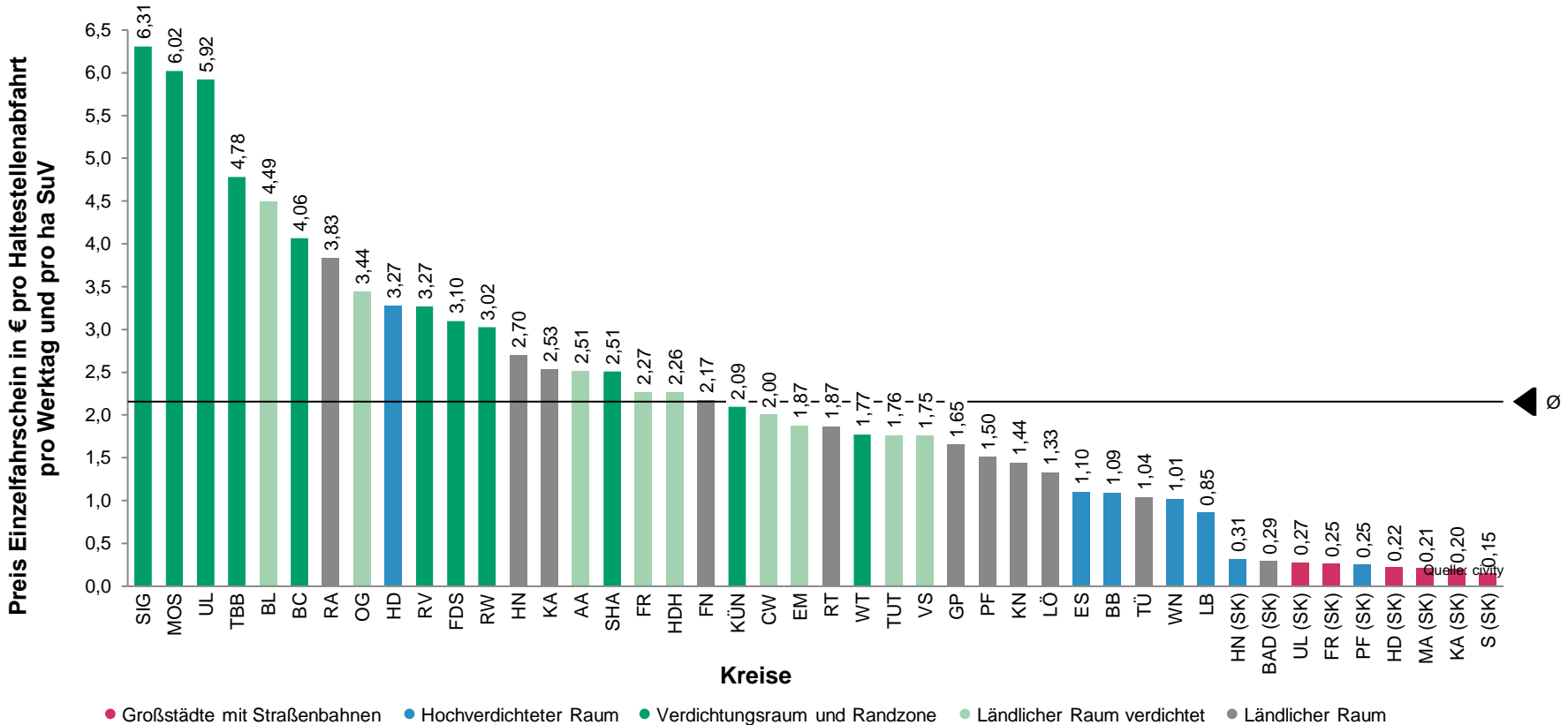
Das Preis-Leistungs-Verhältnis für den Einzelfahrschein weist eine erhebliche Bandbreite auf – auch innerhalb der Gruppen

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

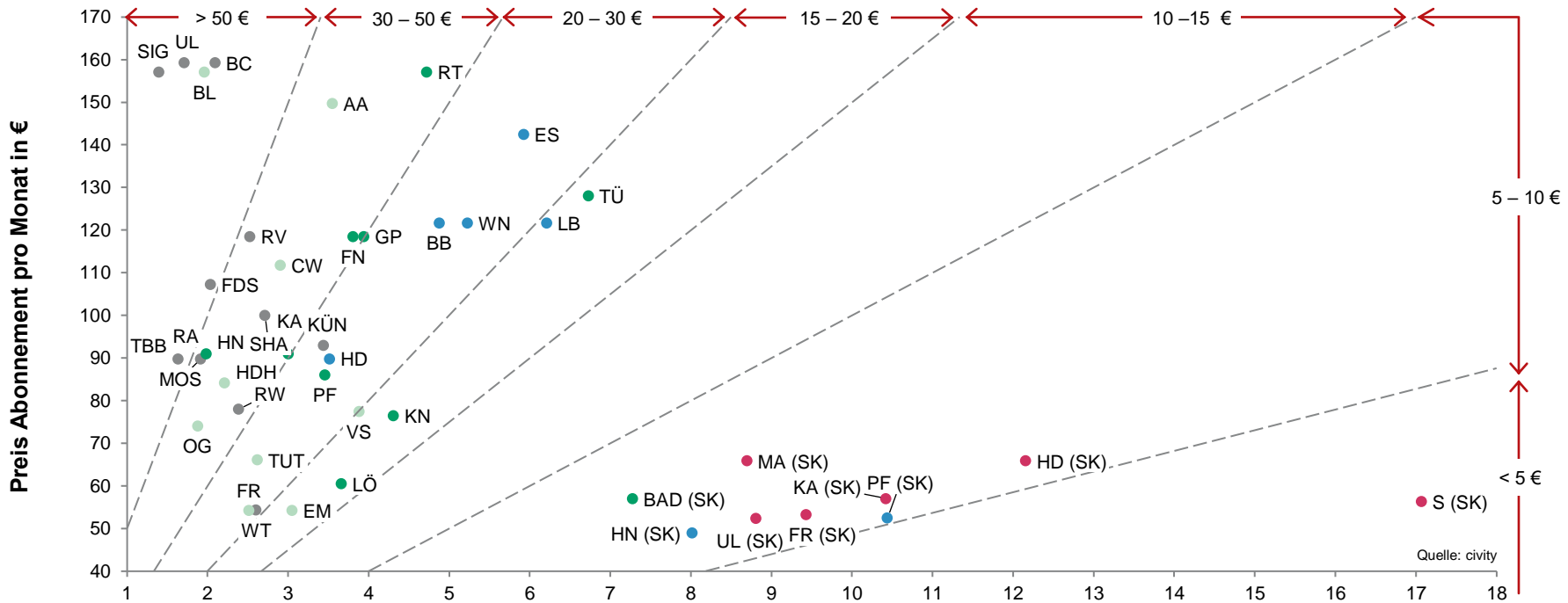
Das Preis-Leistungs-Verhältnis des Basisabonnements weist eine erhebliche Bandbreite auf – auch innerhalb der Gruppen

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum Preis pro Abfahrt < € >

Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

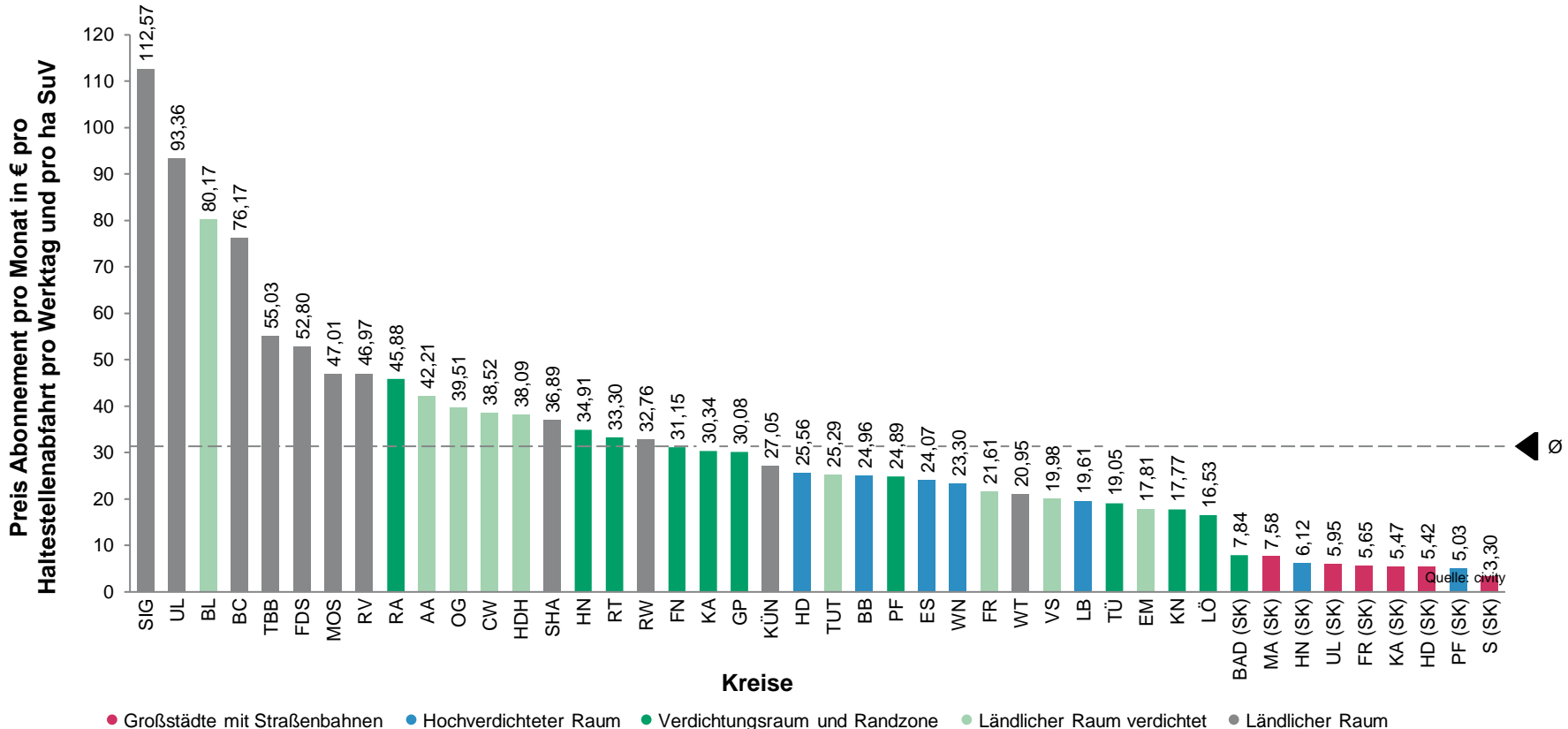
Das Preis-Leistungs-Verhältnis des Basisabonnements weist eine erhebliche Bandbreite auf – auch innerhalb der Gruppen

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Agenda

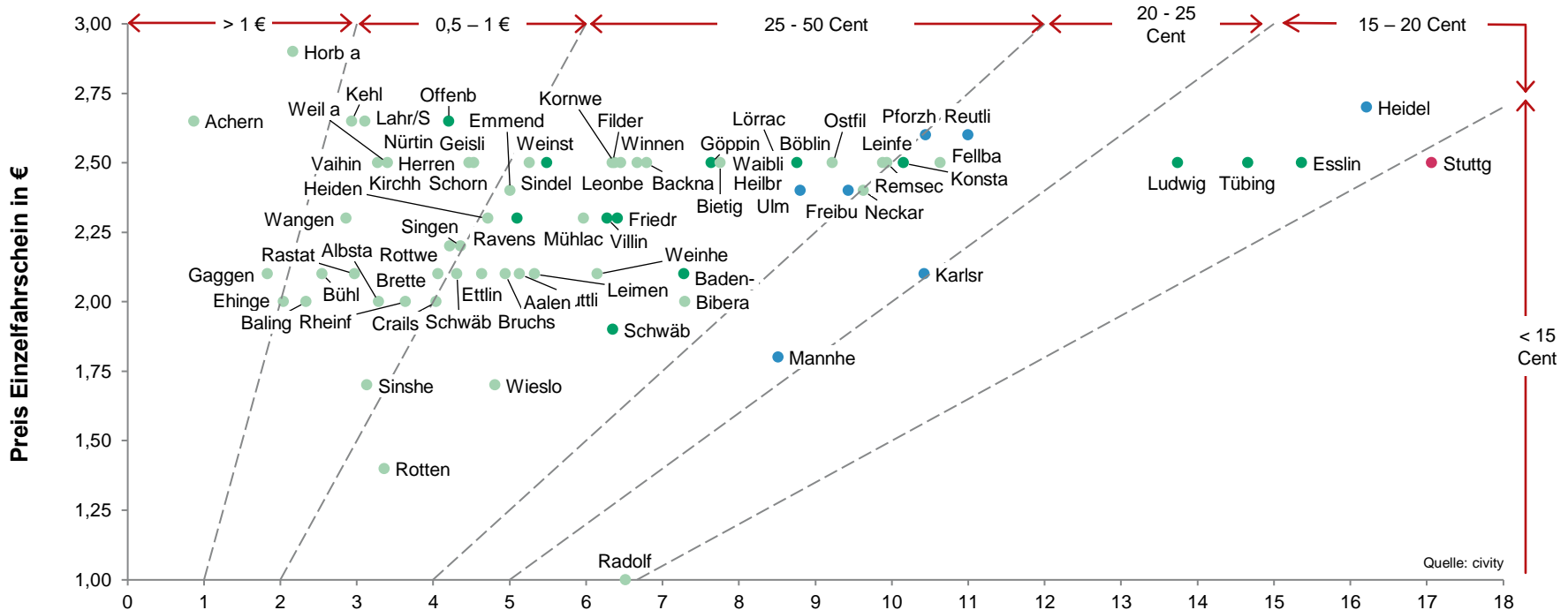
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - **Preis-Leistungs-Verhältnis**
 - Nachfrage und Modal Split
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Verbünde
 - Kreise
 - **Gemeinden >25.000 Einwohner**

Für kleinere Gemeinden ist der Preis pro Haltestellenabfahrt tendenziell höher

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro ha SuV

Preis pro Abfahrt ← € → Einwohner in Tsd. ● 25-50 ● 50-100 ● 100-500 ● > 500

Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

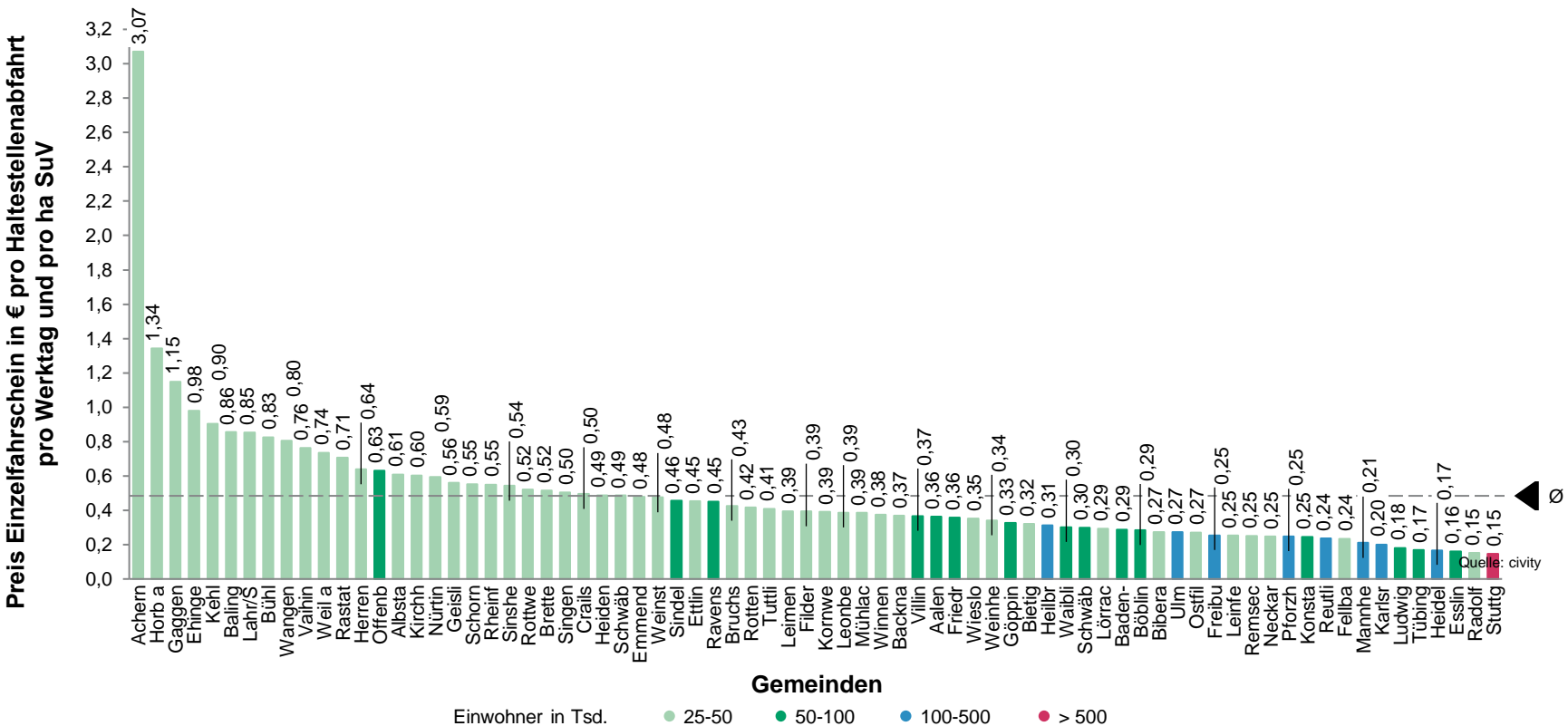
civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Preis pro Haltestellenabfahrt, bezogen auf den Einzelfahrschein, weist eine erhebliche Bandbreite auf

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenerkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife nominal (civty 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civty 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

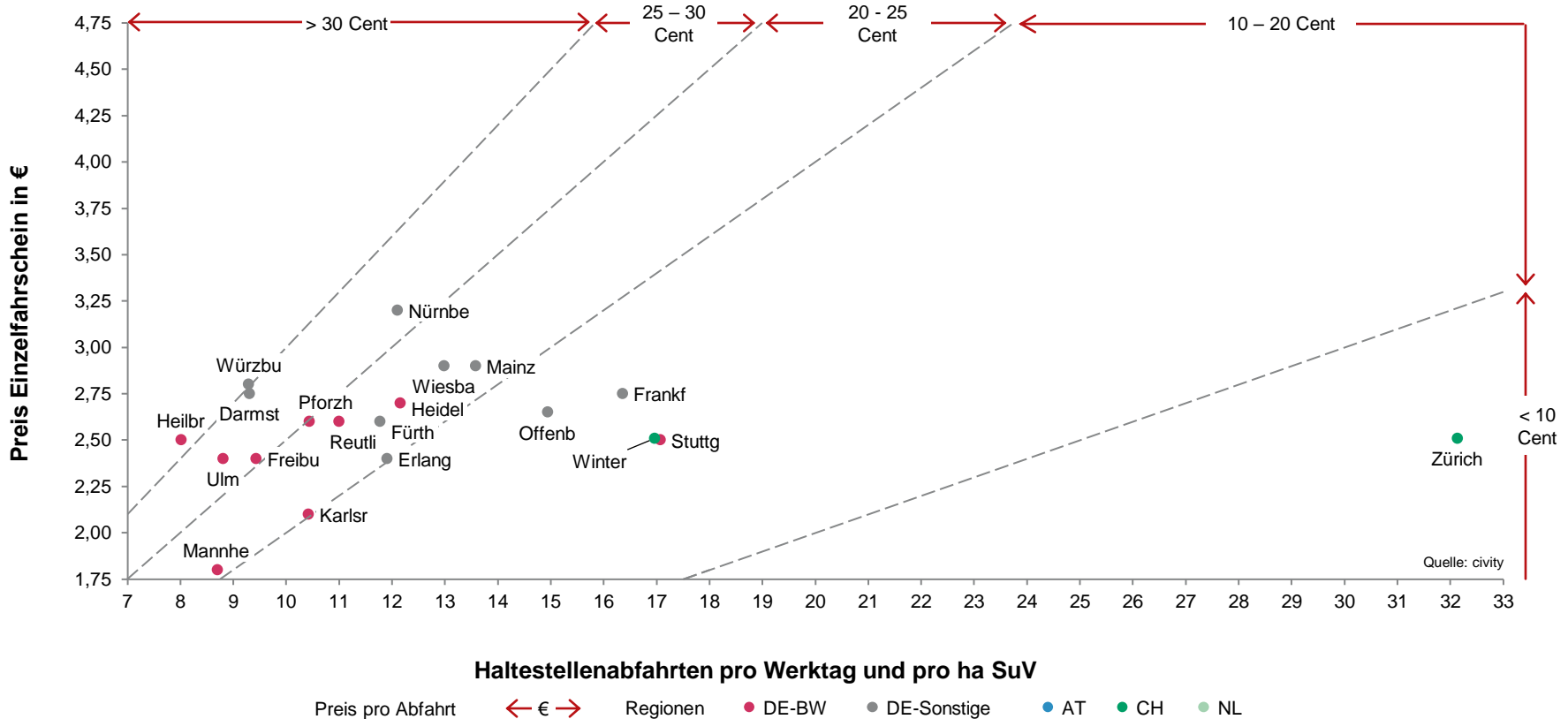
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den schweizerischen Gemeinden ist deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenerkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

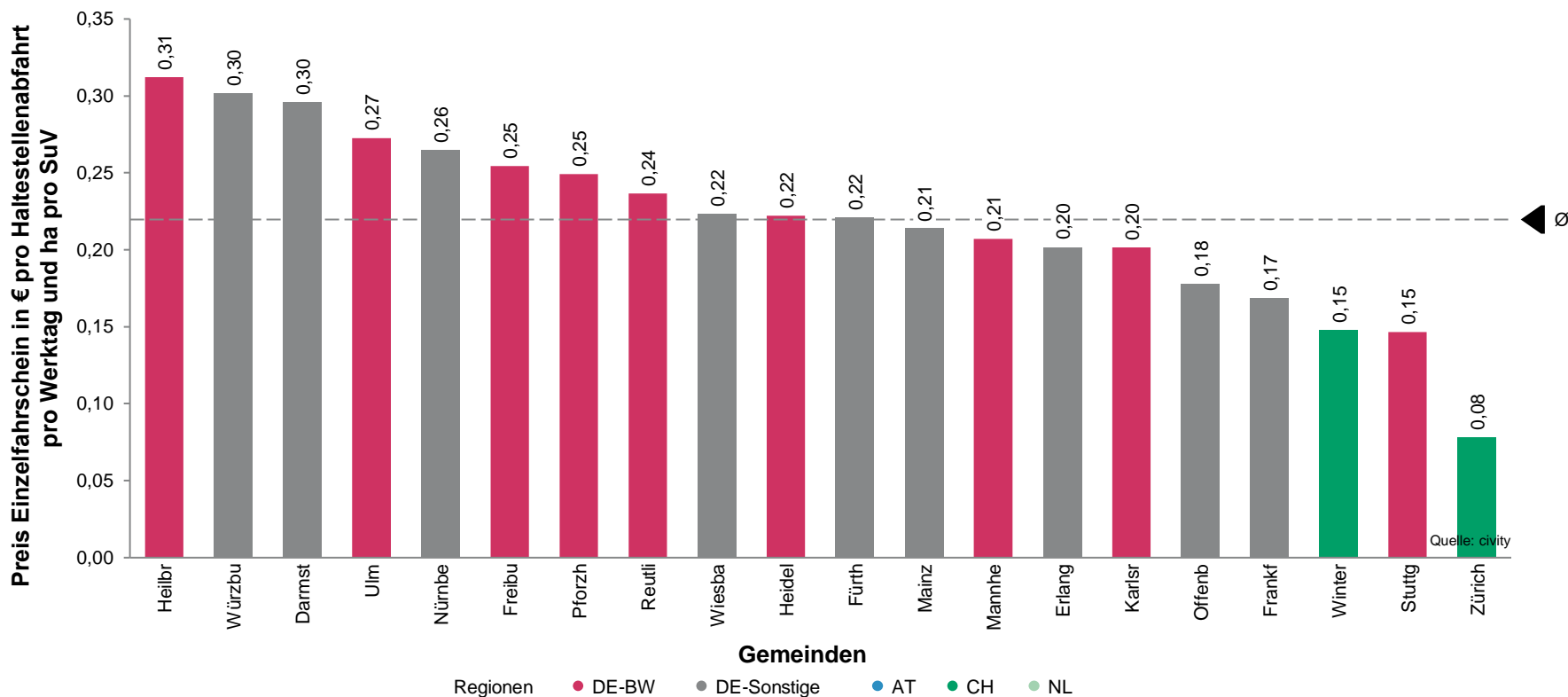
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den schweizerischen Gemeinden ist deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

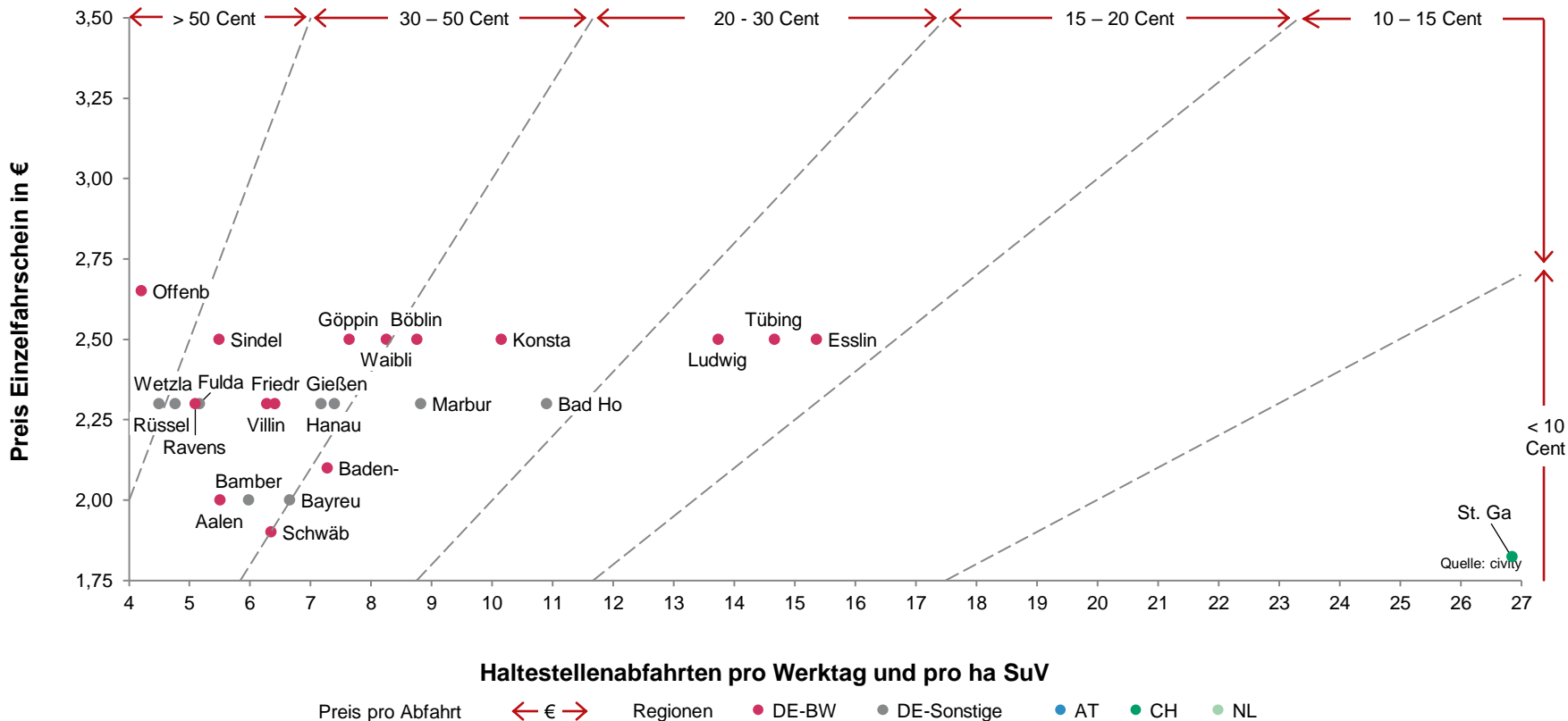
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in St. Gallen ist deutlich besser als in den mittelgroßen deutschen Gemeinden

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Das Preis-Leistungs-Verhältnis in St. Gallen ist deutlich besser als in den mittelgroßen deutschen Gemeinden

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

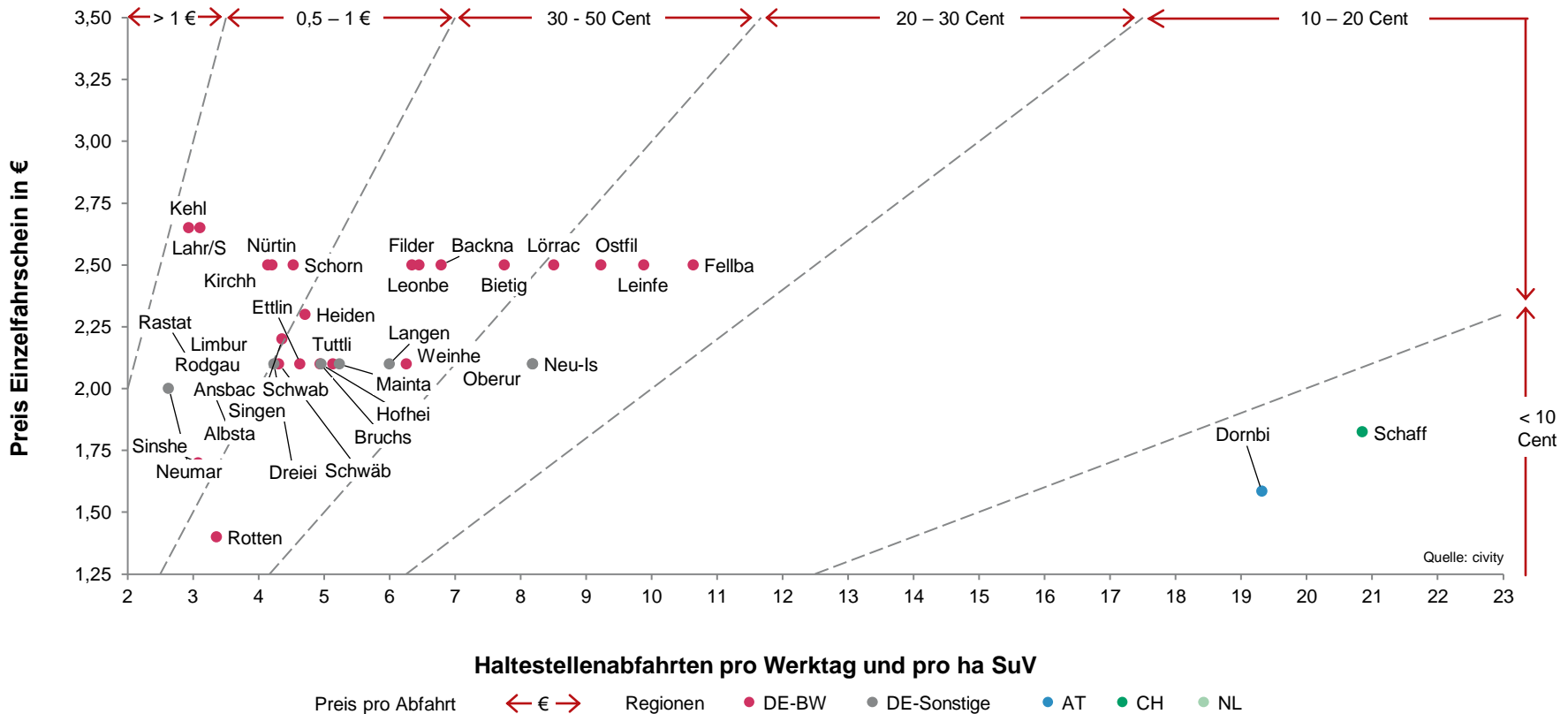
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in Schaffhausen und Dornbirn ist deutlich besser als in den kleinen deutschen Städten

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

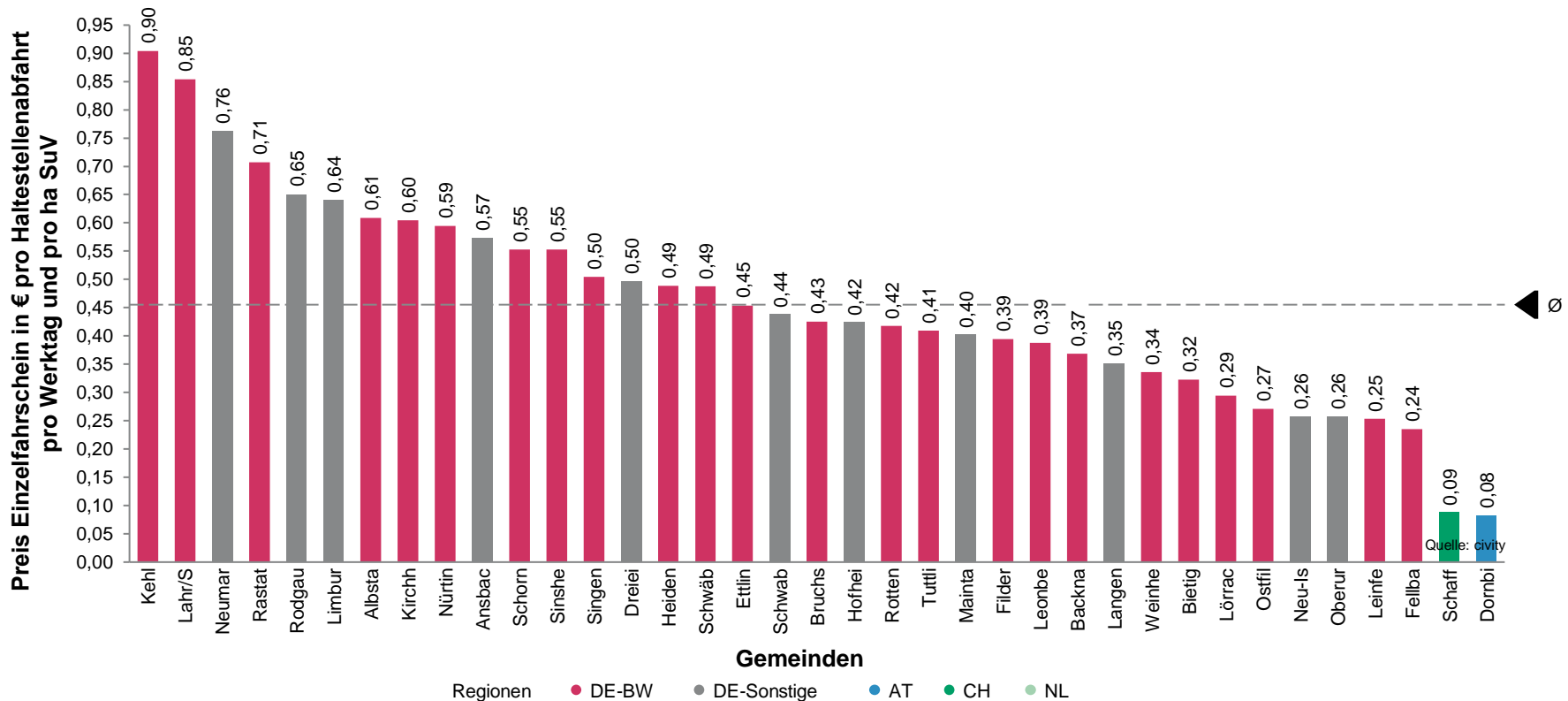
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in Schaffhausen und Dornbirn ist deutlich besser als in den kleinen deutschen Städten

Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

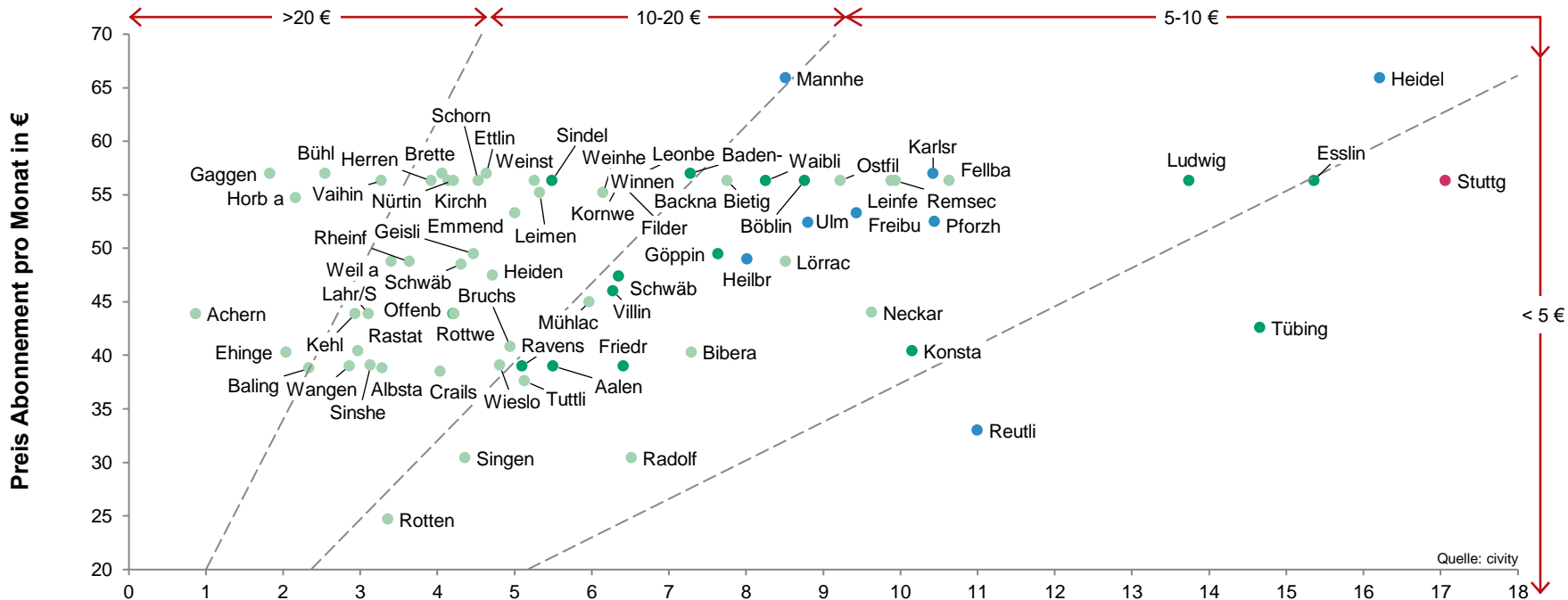
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

In größeren Gemeinden ist das Preis-Leistungs-Verhältnis für ein Abonnement tendenziell besser

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement in Baden-Württemberg



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro ha SuV

Preis pro Abfahrt ← € → Einwohner in Tsd. ● 25-50 ● 50-100 ● 100-500 ● >500

Günstigste Preise für diese Fahrstreckenkategorie für Binnenerkehrer innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

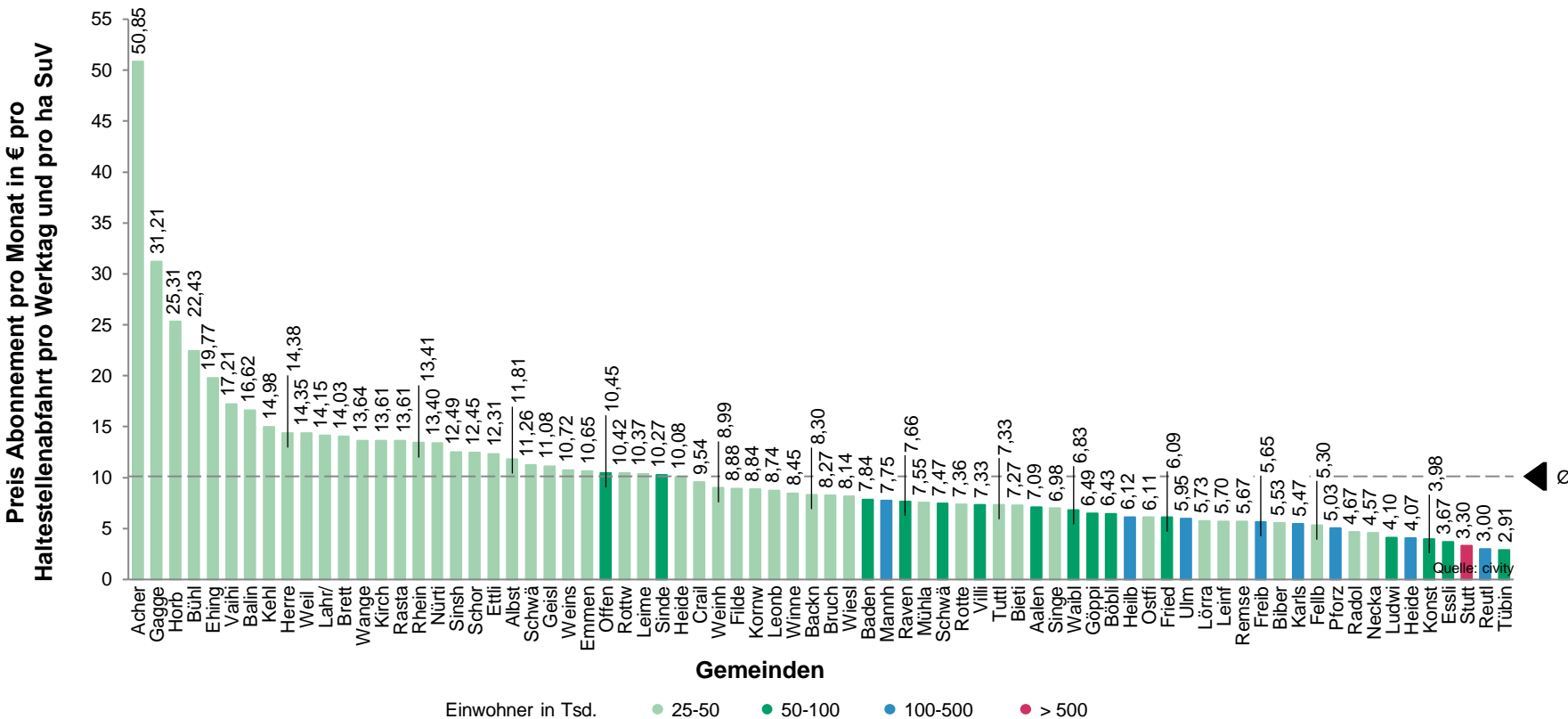
Der Preis pro Haltestellenabfahrt, bezogen auf das Basisabonnement, weist eine erhebliche Bandbreite auf

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement in Baden-Württemberg

NOMINAL



Gemeinden ab 25 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrkarte für Binnverkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

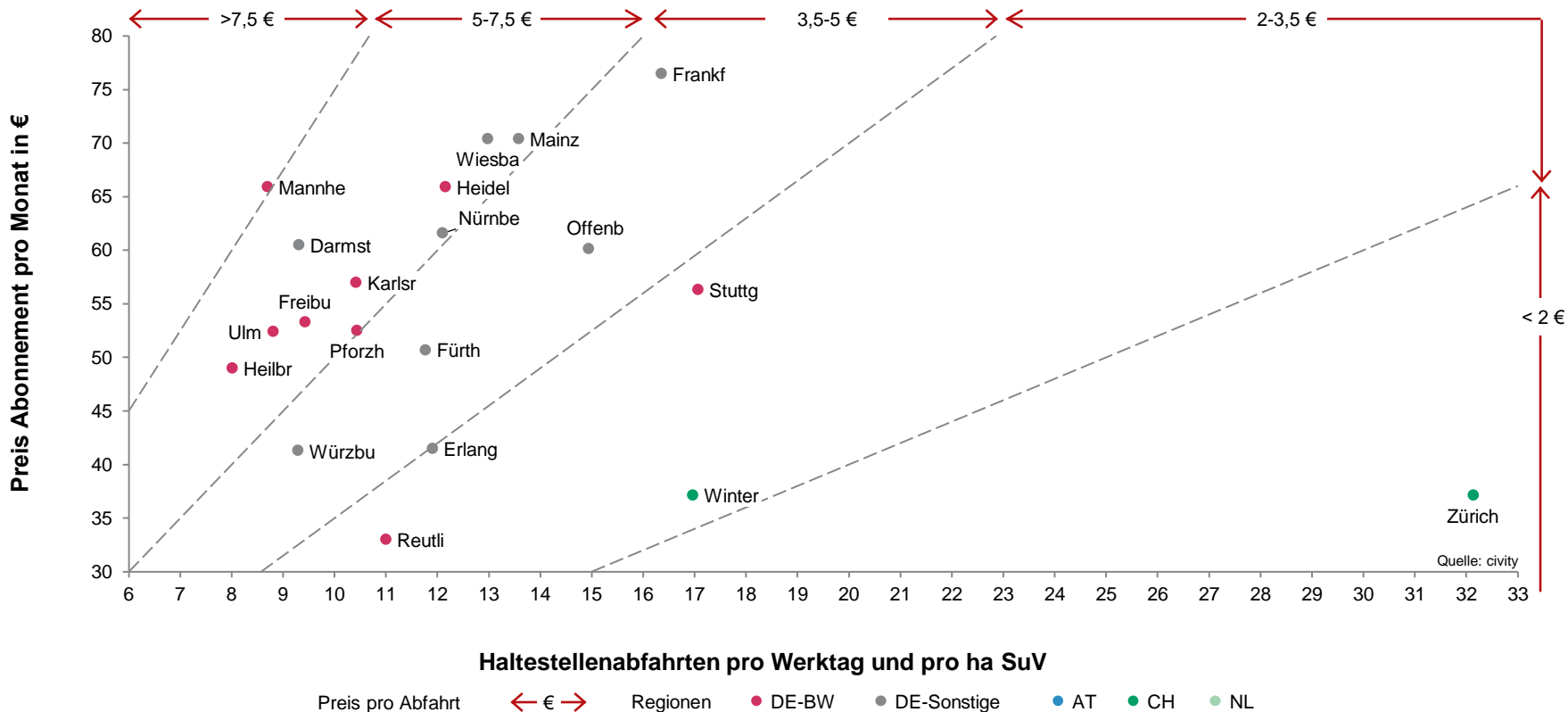
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den schweizerischen Gemeinden ist deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenerkehrer innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

civity 2020/Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

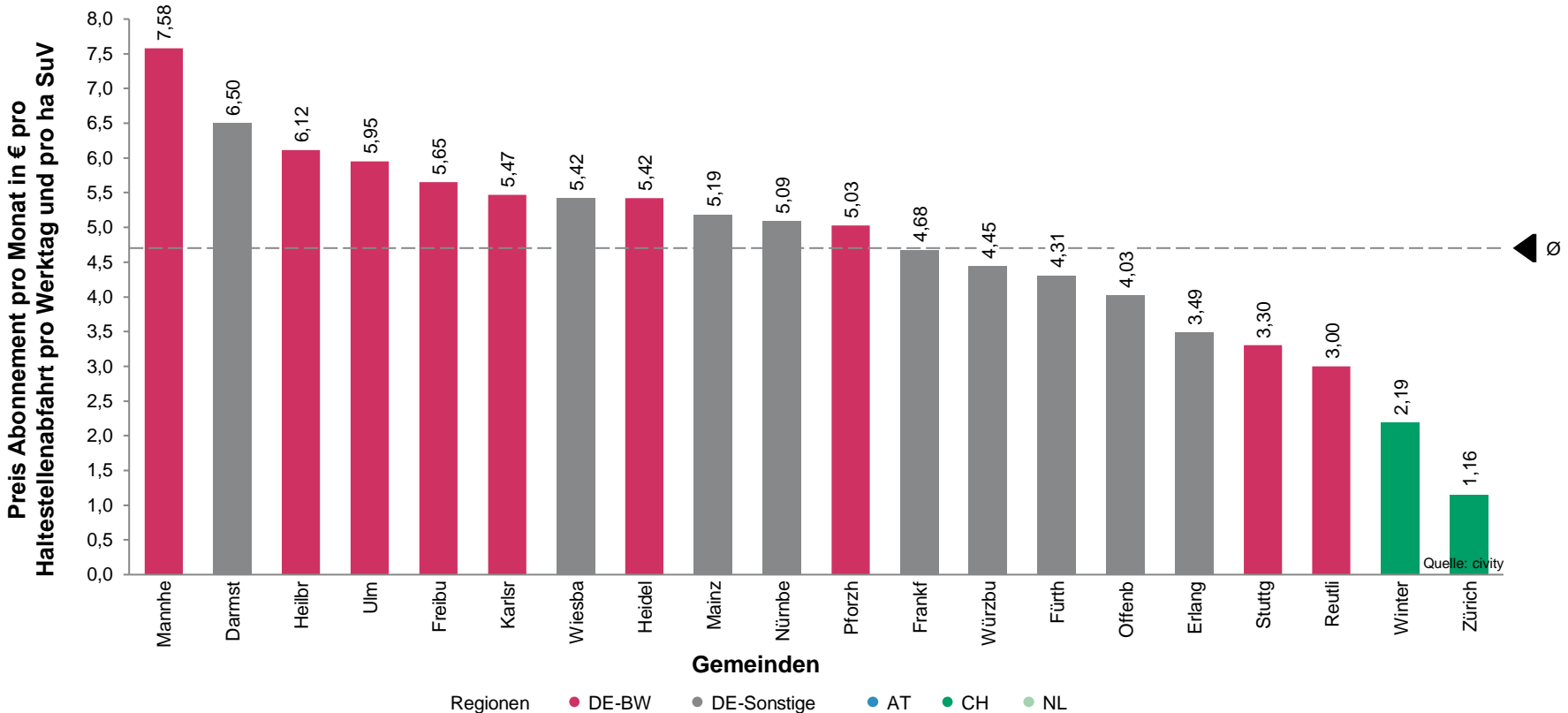
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den schweizerischen Gemeinden ist deutlich besser als in den deutschen Räumen

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenerkehr innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

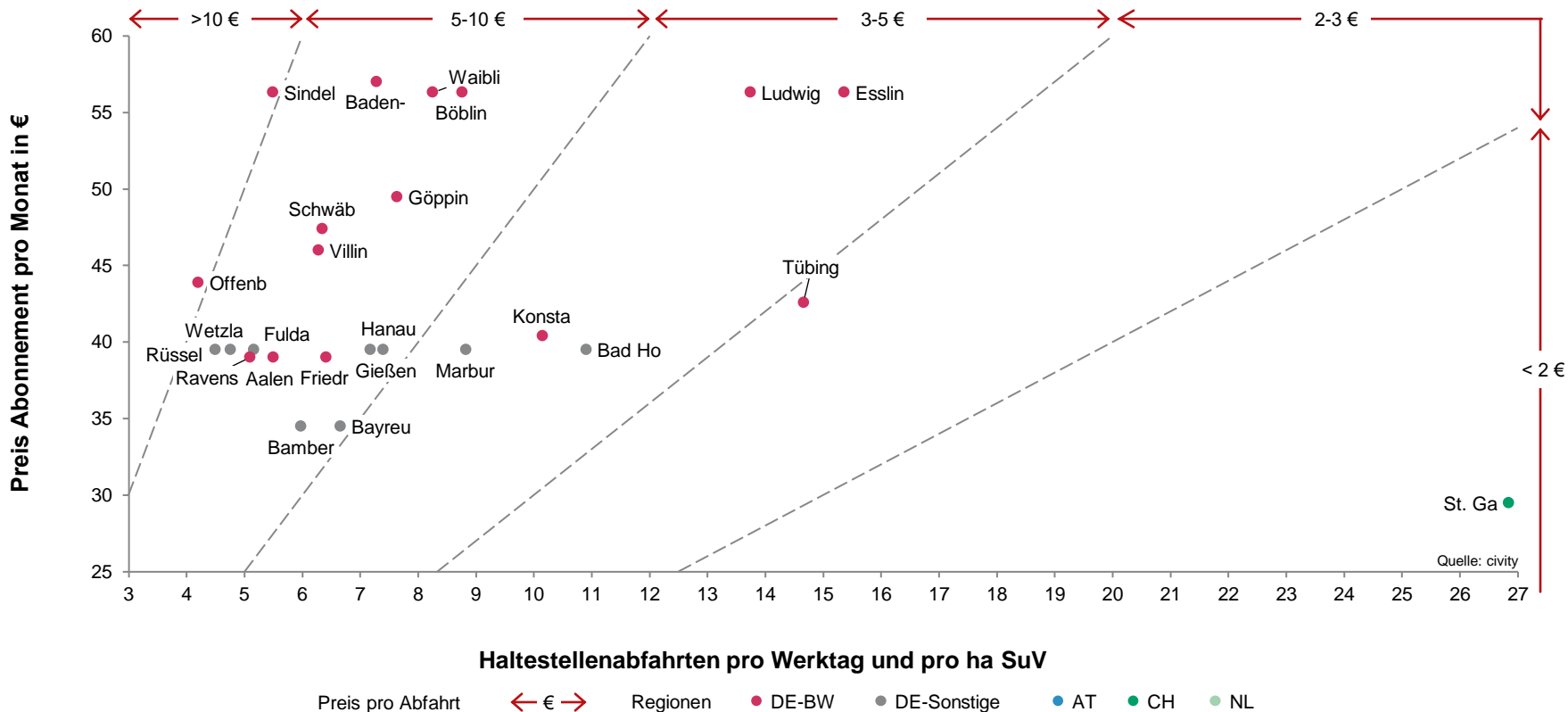
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in St. Gallen ist deutlich besser als in den mittelgroßen deutschen Gemeinden

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

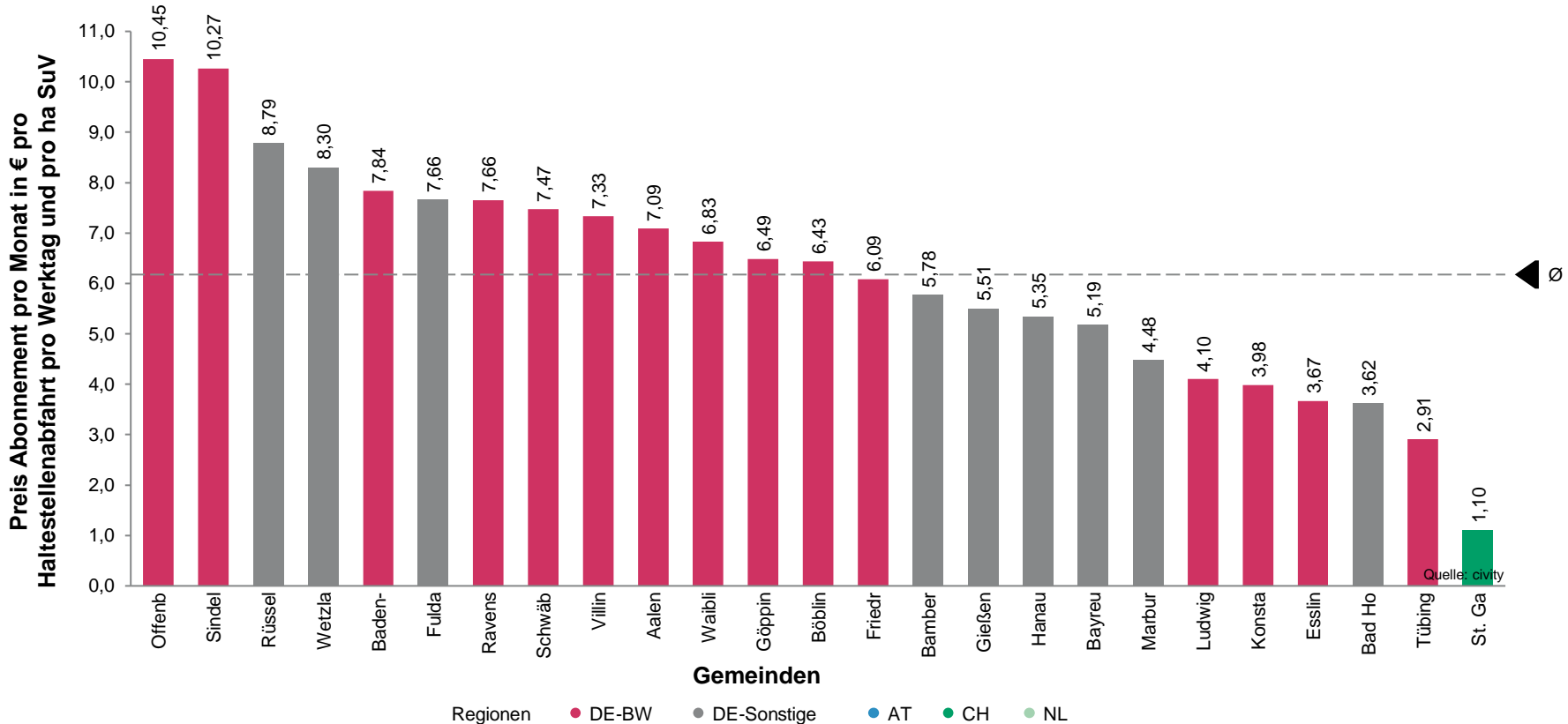
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in St. Gallen ist deutlich besser als in den mittelgroßen deutschen Gemeinden

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

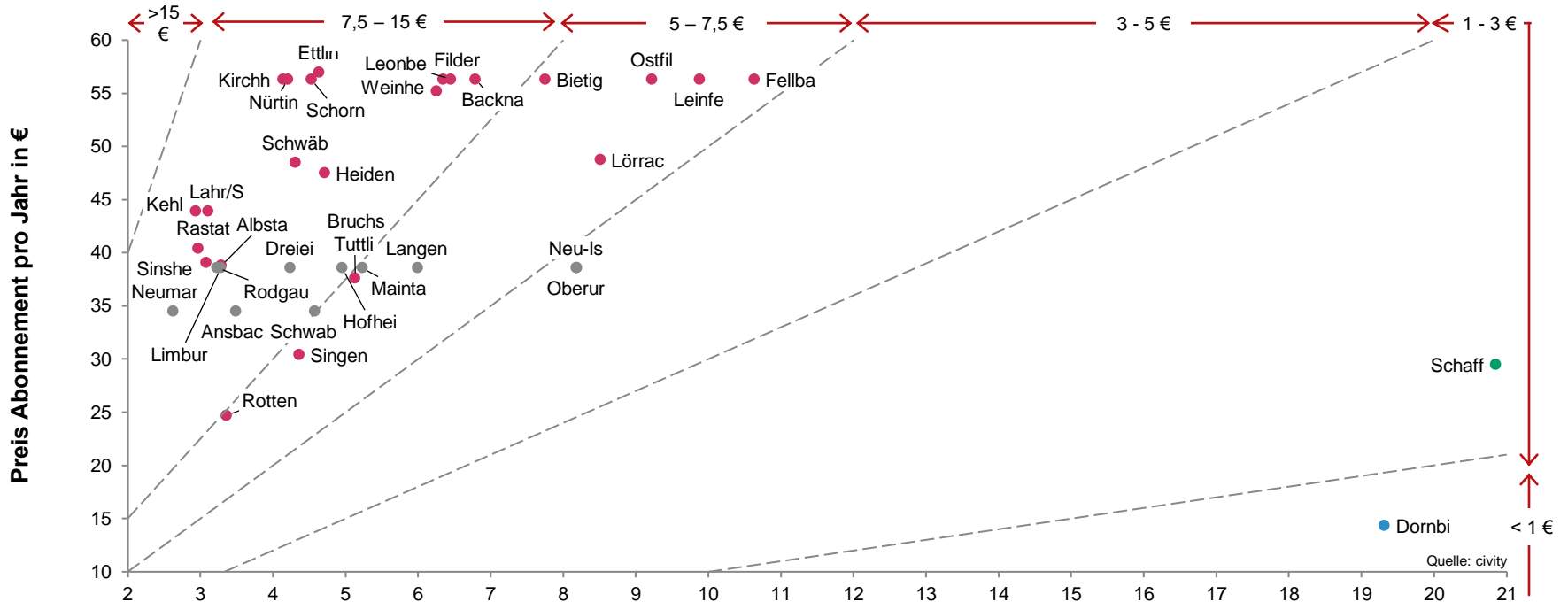
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in Schaffhausen und Dornbirn ist deutlich besser als in den kleinen deutschen Städten

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Haltestellenabfahrten pro Werktag und pro ha SuV

Preis pro Abfahrt ← € → Regionen ● DE-BW ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

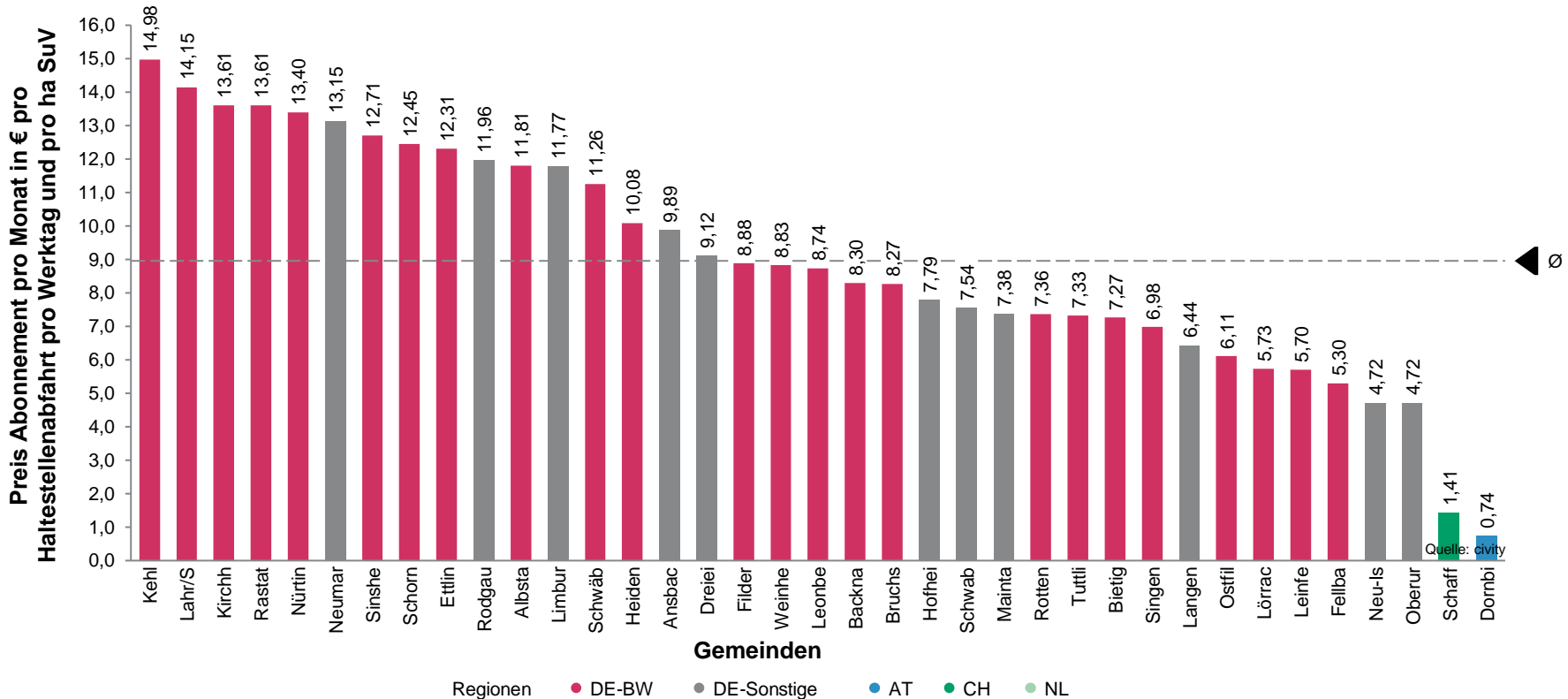
Das Preis-Leistungs-Verhältnis in Schaffhausen und Dornbirn ist deutlich besser als in den kleinen deutschen Städten

Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Günstigste Preise für diese Fahrscheinkategorie für Binnenverkehre innerhalb des jew. Gemeindegebietes.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - **Nachfrage und Modal Split**
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- **Einführung**
 - Modal Split Anteil des ÖPNV
 - Siedlungsdichte und Modal Split
 - Angebotsdichte und Modal Split
 - Netz- und Taktdichte und Modal Split
 - Tarifniveau und Modal Split
 - B+R / P+R Infrastruktur und Modal Split

Es lässt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Siedlungsdichte und dem Modal-Split-Anteil des ÖV erkennen

Modal Split – Zusammenfassung (1/4): Siedlungsdichte und Modal Split

- 1 — In allen untersuchten Teilräumen zeigt sich ein **klarer Zusammengang zwischen der Siedlungsdichte und dem Modal-Split-Anteil der öffentlichen Verkehrs**: je dichter ein Raum besiedelt ist, desto höher ist tendenziell der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs.
 - Beispiele:
 - Trotz geringerer Siedlungsdichte ist der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs im ZVV (18,7 %) rund 23 % höher als im VVS (15,2 %).
 - Der Modal-Split-Anteil im VVV (13,7 %) (Vorarlberg) ist über 70 % höher als in vergleichbar dicht besiedelten Verbänden Baden-Württembergs (ca. 8 %).
 - Dies unterstreicht die **hohe Bedeutung der räumlichen Gesamtplanung** (Raumordnung und Bauleitplanung) auf allen räumlichen Ebenen (Bund, Länder, Regionen, Kreise, Städte und Gemeinden).
 - In den Best-Practice-Regionen der Schweiz gibt es klare und verbindliche Vorgaben für die weitere Siedlungsentwicklung und die erforderliche Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr.
 - Aus der Analyse lassen sich sowohl Teilräume identifizieren, welche ihre siedlungsstrukturellen Potenziale für den öffentlichen Verkehr bereits ausschöpfen oder übererfüllen als auch Räume, die hinter den Potenzialen zurückbleiben.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Es lässt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Angebotsdichte und dem Modal-Split-Anteil des ÖV erkennen

Modal Split – Zusammenfassung (2/4): Angebotsdichte und Modal Split

- 2 — In allen untersuchten Teilräumen zeigt sich ein **klarer Zusammenhang zwischen der Angebotsdichte und dem Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs**: je dichter das Angebot in einem Raum ist desto höher ist tendenziell der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs.
- Beispiele:
 - Bei geringerer Siedlungsdichte ist das Angebot im ZVV rund 43 % dichter als im vergleichbaren VVS und der Modal-Split-Anteil im ZVV (18,7 %) rund 23 % höher als im VVS (15,2 %).
 - Bei ähnlicher Siedlungsdichte ist das Angebot im VVV (im Durchschnitt) rund 240 % (d. h. „2,4-fach“) dichter als in vergleichbaren Verbänden. Der Modal-Split-Anteil im VVV (13,7 %) ist im Durchschnitt über 70 % höher als in vergleichbaren Verbänden Baden-Württembergs (ca. 6 – 10 %).
 - Dieses Ergebnis verdeutlicht anschaulich verkehrswissenschaftliche und verkehrsplanerische Erkenntnisse und macht deutlich, dass Baden-Württemberg seine Nachfrageziele im Öffentlichen Verkehr durch einen deutlichen Ausbau des ÖPNV erreichen kann.
 - Aus der Analyse lassen sich sowohl Teilräume identifizieren, welche ihre Potenziale für den öffentlichen Verkehr bereits gut ausschöpfen als auch Räume, die deutlich hinter den Potenzialen zurück bleiben.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Es lässt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Taktdichte und dem Modal-Split-Anteil des ÖV erkennen

Modal Split – Zusammenfassung (3/4): Netz- und Taktdichte und Modal Split

- 3 — In allen untersuchten Teilräumen zeigt sich ein **klarer Zusammenhang zwischen der Taktdichte und dem Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs**: je dichter der Takt in einem Raum ist, desto höher ist tendenziell der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs.
- Dagegen lässt sich zwischen der Netzdichte und dem Modal Split des öffentlichen Verkehrs **kein Zusammenhang** erkennen.
 - Die Ergebnisse der Analysen zur Netz- und Taktdichte zeigen eindrücklich, dass es für die Gewinnung zusätzlicher Nachfrage nicht nur darum geht, einen Raum überhaupt mit dem ÖPNV zu erschließen sondern vielmehr auch darum, attraktive Takte und Bedienungszeiten anzubieten.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Es lässt sich ein leichter Zusammenhang zwischen dem Tarifniveau und dem Modal-Split-Anteil des ÖV erkennen

Modal Split – Zusammenfassung (4/4): Tarifniveau und Modal Split

- 4 — In allen untersuchten Teilräumen zeigt sich ein **leichter Zusammenhang zwischen dem Tarifniveau und dem Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs**: je geringer die Fahrpreise in einem Raum sind, desto höher ist tendenziell der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs.
- Dieser Zusammenhang ist jedoch deutlich geringer ausgeprägt als die dargestellten Zusammenhänge zwischen Siedlungsdichte, Angebotsdichte und Taktdichte und Modal Split.
 - Wir gehen vielmehr davon aus, dass das günstige Preis-Leistungs-Verhältnis aus Kundensicht, welches maßgeblich durch das sehr gute Angebot beeinflusst wird, für die höheren Modal-Split-Werte maßgebend ist und nicht das absolute Tarifniveau.
- 5 — In allen untersuchten Teilräumen zeigt sich ein **klarer Zusammenhang zwischen dem Preis-Leistungs-Verhältnis (PLV) und dem Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs**: je besser das PLV in einem Raum ist, desto höher ist tendenziell der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Als Quelle für die Modal Split Werte wurden je Region einheitliche nationale oder regionale Erhebungen verwendet

Datenquellen und -aufbereitung (1/2)

METHODIK

Grundsätzlich besteht die Schwierigkeit, dass Nachfragedaten auf einem gewissen Detaillevel – z. B. auf Kreisebene – nicht flächendeckend erhoben werden. Detaillierte Nachfragewerte beruhen daher in der Regel auch auf Hochrechnungen oder gar Schätzungen, so auch in unserer Analyse. Durch die Benutzung unterschiedlicher Schätzverfahren kann es daher je nach Quelle zu abweichenden Nachfragewerten kommen. Die in unserer Analyse verwendeten Quellen sind nachfolgend ausführlich dokumentiert.

Modal Split Werte Deutschland

- Der verwendete Modal Split Analyse basiert auf den Wegedaten der MiD 2017.
- Die Primärdaten der MiD 2017 werden über drei verschiedene

Aufbereitungsformen auf Kreisebene in das Projekt eingebracht.

1. Aufbereitungsform

- Sofern vorhanden werden die Angaben der MiD-Aufstockerstudien verwendet. Diese Angaben beziehen sich auf fast alle Stadtkreise sowie die Stadt Reutlingen.

2. Aufbereitungsform

- Für die restlichen Stadt- und Landkreise werden die Primärdaten (inklusive Aufstockerdaten) des B3-Datensatzes ausgewertet.¹⁾ Die Daten zeichnen sich durch genaue Ortsangaben aus, die für die gewünschten Untersuchungsebenen räumlich aggregiert werden. Bei dieser Aggregation werden Gewichtungen der

Befragungsergebnisse nach Altersklasse und Geschlecht durchgeführt.

3. Aufbereitungsform

- Reicht die MiD 2017 Stichprobe für einzelne Kreise nicht für eine statistisch valide Analyse aus, so werden als letzte Rückfallebene die Angaben des Small-Area-Verfahrens genutzt. Diese Angaben berücksichtigen weitere Gewichtungsfaktoren und werden zudem durch weitere Erhebungsergebnisse aus vergleichbaren Räumen ergänzt. Die Modal Split Werte des Stadtkreises Baden-Baden werden entsprechend nach diesem Verfahren ermittelt.

1) Siehe http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Nutzerhandbuch.pdf

Als Quelle für die Modal Split Werte wurden je Region einheitliche nationale oder regionale Erhebungen verwendet

Datenquellen und -aufbereitung (2/2)

METHODIK

Modal Split Werte anderer Länder

- Für Österreich und die Schweiz werden jeweils regionale Erhebungen herangezogen. Für Vorarlberg (AT) ist das die KONTIV-Studie aus dem Jahr 2017, während für die Schweiz Modal Split Werte aus der Befragung des ARE von 2015 herangezogen wurden.
- Die Daten der verfügbaren Studien für die niederländische Benchmarkregion beruhen auf anderen Analyseverfahren als die Werte aus dem DACH-Raum. Sie sind daher nicht vergleichbar und in dieser Studie nicht berücksichtigt.

Bewohnerkonzept

Alle verwendeten Modal Split Daten basieren auf dem Bewohnerkonzept.

„Die Befragten werden um eine Angabe zu ihren Wegen an einem bestimmten Tag innerhalb Deutschlands gebeten. Die Auswertung erfolgt deutschlandweit. Wird sie beispielsweise auf ein Bundesland oder eine einzelne Stadt begrenzt, werden Wege in die Auswertung einbezogen, die deren Bewohnerinnen und Bewohner an ihrem Berichtstag zurückgelegt haben, unabhängig davon, ob diese Wege überhaupt innerhalb der Stadt oder der regionalen Bezugseinheit stattgefunden haben. Nicht mit einbezogen werden dagegen Wege, die von anderen Personen in der Stadt oder dem Gebiet zurückgelegt wurden oder die dorthin führten. Dies sind etwa Wege von Berufseinspendlern oder Personen, die zum Einkauf oder Freizeitanlässen



von außerhalb in eine Stadt gefahren sind und dort möglicherweise noch weitere Wege zurückgelegt haben.“¹⁾

1) http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

Der Vergleich der Modal Split Anteile erfolgt auf Basis des Bewohnerkonzepts nach Wegen

Datenquellen und -aufbereitung

METHODIK

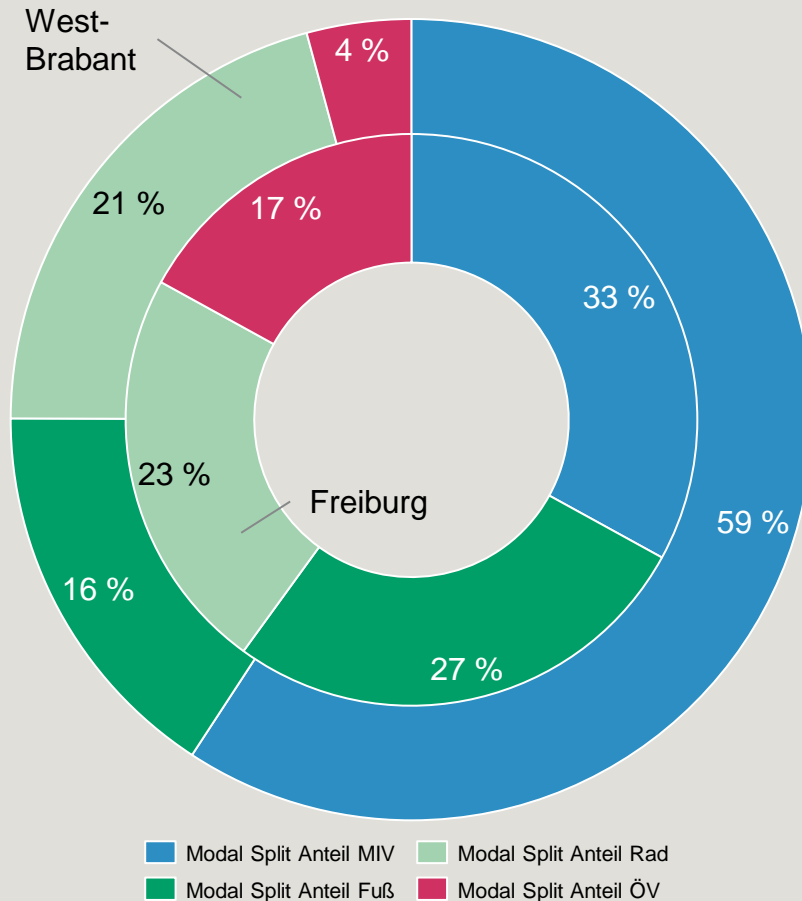
	Baden-Württemberg	VGN und VVM (Bayern)	RMV (Hessen)	Ostwind und ZVV (CH)	VVV (AT)	Nordbrabant (NL)
Quelle	<ul style="list-style-type: none"> Infas MiD Eigene Berechnungen aus dem B3 Datensatz der MiD (2017) inklusive der jeweiligen Aufstockerdaten in den Benchmark-Räumen 			<ul style="list-style-type: none"> MZMV (2015)¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> KONTIV (2017)²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ODiN (2018), OViN (2017)³⁾
Konzept	<ul style="list-style-type: none"> Bewohnerkonzept <ul style="list-style-type: none"> Gewichtung nach Geschlecht und Alter Bei Kreisen mit weniger als 20 Befragten wird das Small Area Verfahren verwendet 			<ul style="list-style-type: none"> Bewohnerkonzept nach Wegen 	<ul style="list-style-type: none"> Bewohnerkonzept nach Wegen 	<ul style="list-style-type: none"> Bew.-konzept nach Pkm, Sekundärstudien nach Wegen
Erhebung	<ul style="list-style-type: none"> Landesweite Erhebung („Mobilität in Deutschland“) 			<ul style="list-style-type: none"> Landesweite Erhebung („Mikrozensus Mobilität und Verkehr“) 	<ul style="list-style-type: none"> Lokale Erhebung nach Verfahren für nationale Erhebung 	<ul style="list-style-type: none"> Landesweite Erhebung, regionale Sekundärstudien
 <p>Vergleichbare Datengrundlage</p>				 <p>Nicht vergleichbar</p>		

1) Auf Ebene der MS-Bezirke 2) Auf Ebene der Bezirke 3) Beide auf Ebene der Provinz

Die Modal Split Angaben für die Niederlande sind nicht mit den der anderen Regionen zu vergleichen

Datenquellen und -aufbereitung

METHODIK



Erläuterungen

- Die verfügbaren Quellen für Modal Split Werte in den Niederlanden weisen Modal Split Anteile entweder
 - in Pkm aus oder
 - für andere Regionszuschnitte in Wegen
- Grundsätzlich lässt sich ein sehr niedriger Modal Split Anteil für den ÖV erkennen
- Der Anteil des Radverkehrs ist vergleichsweise hoch
- Aufgrund der nicht gegebenen Vergleichbarkeit wird für die Niederlande kein Modal Split dargestellt
- West-Brabant, für das Modal Split Werte nach Wegen verfügbar sind, ist Teil von Nord-Brabant

Quelle: Modal Split Werte (MiD 2017, OViN 2015 – 2017 nach regionaler Sekundärstudie)

Inhalt

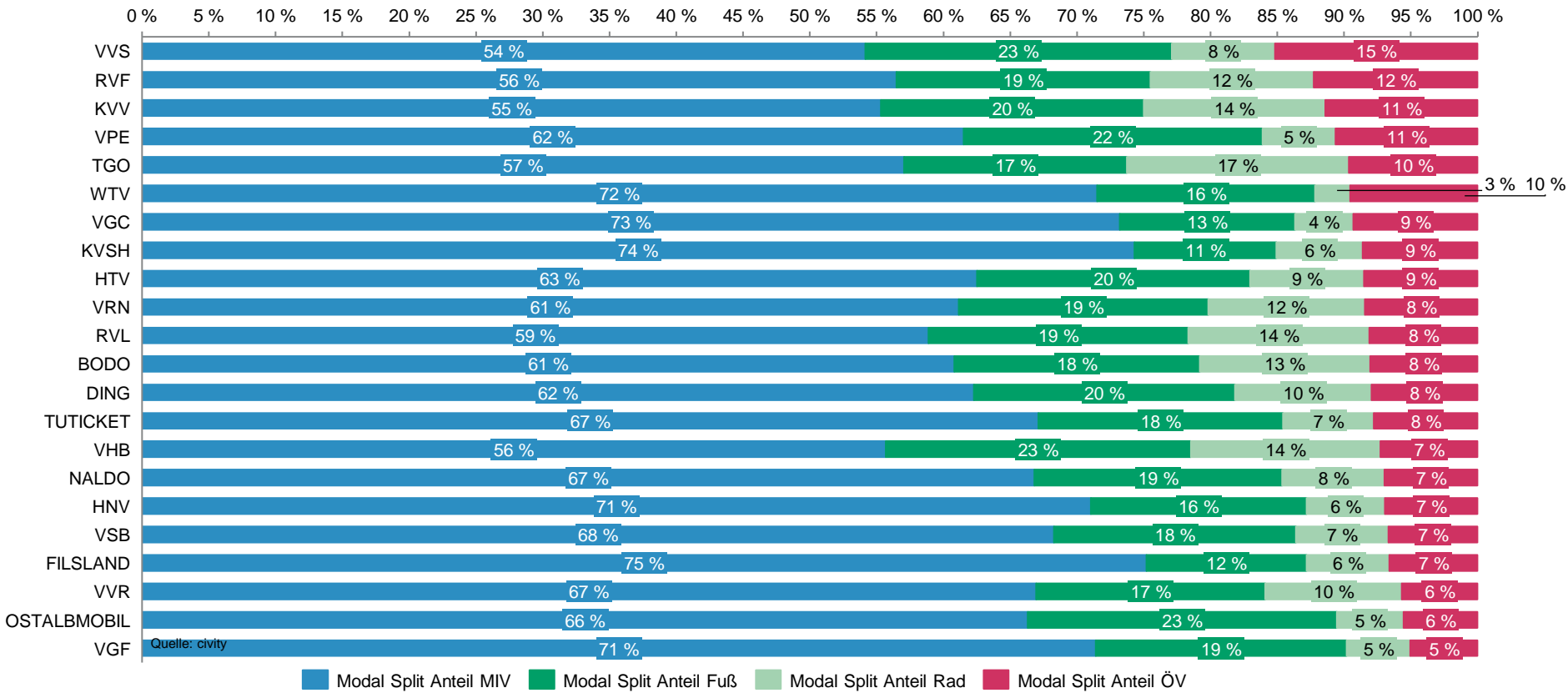
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - **Nachfrage und Modal Split**
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - **Modal Split Anteil des ÖPNV**
 - Siedlungsdichte und Modal Split
 - Angebotsdichte und Modal Split
 - Netz- und Taktdichte und Modal Split
 - Tarifniveau und Modal Split
 - B+R / P+R Infrastruktur und Modal Split

Der Modal Split Anteil nach Wegen für den ÖV variiert über die Verbünde und liegt zwischen 5 % und 15 %

Modal Split – Wege in Baden-Württemberg

EIGENE BERECHNUNGEN

Verbünde, Modal Split nach Wegen, Bewohnerkonzept (in Prozent)



Quelle: Modal Split Werte (MiD 2017: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

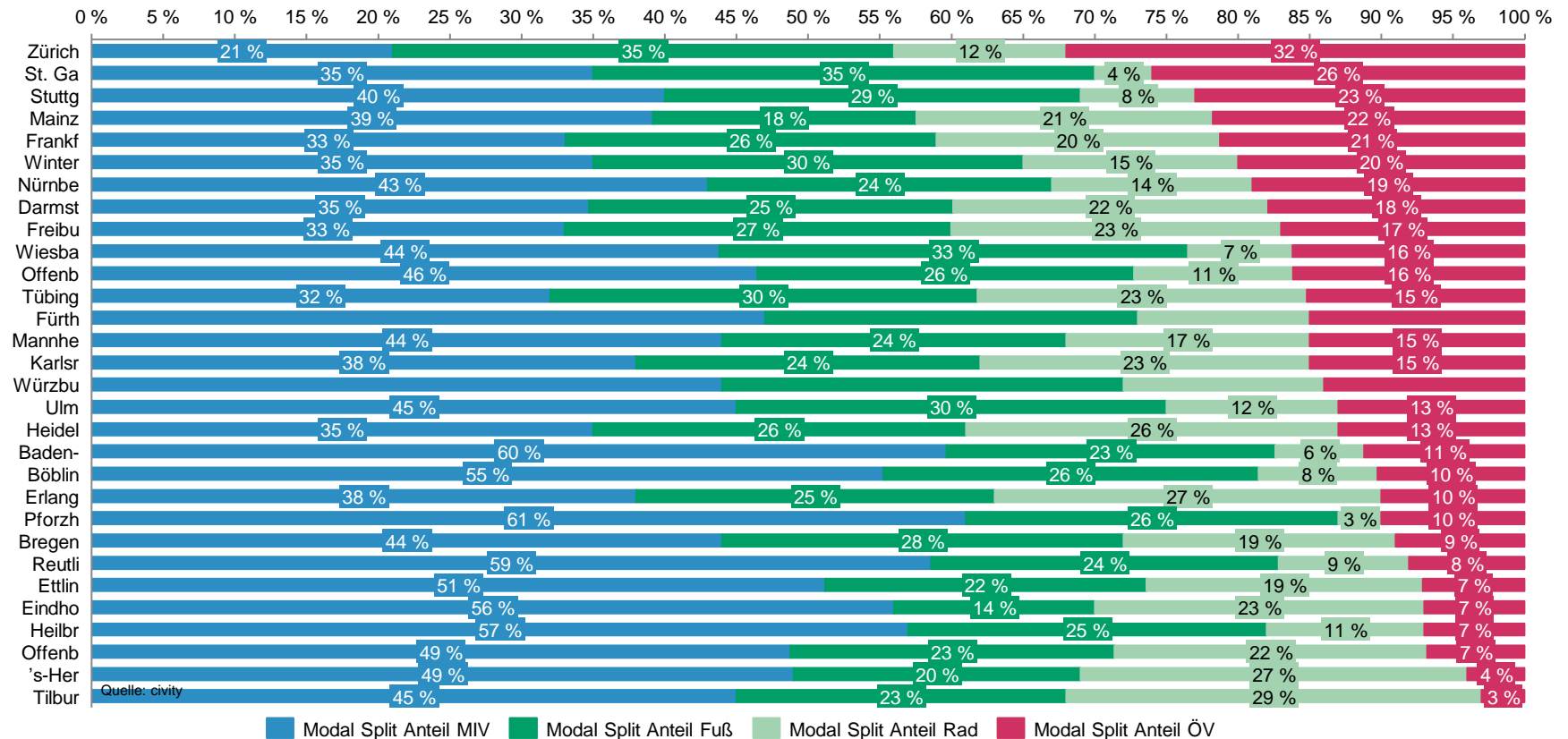
civity 2020/II Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Modal Split Anteil nach Wegen für den ÖV variiert auf Gemeindeebene

Modal Split – Wege im Vergleich

TEILS EIGENE BERECHNUNGEN

Gemeindeebene, Modal Split nach Wegen, Bewohnerkonzept (in Prozent)



Quelle: Modal Split Werte (MiD 2017, SrV 2019, Mobilitätsbefragung Mainz 2019, KONTIV 2008, MZMV 2015, OVIN 2010-2014, polisnetwork.eu)

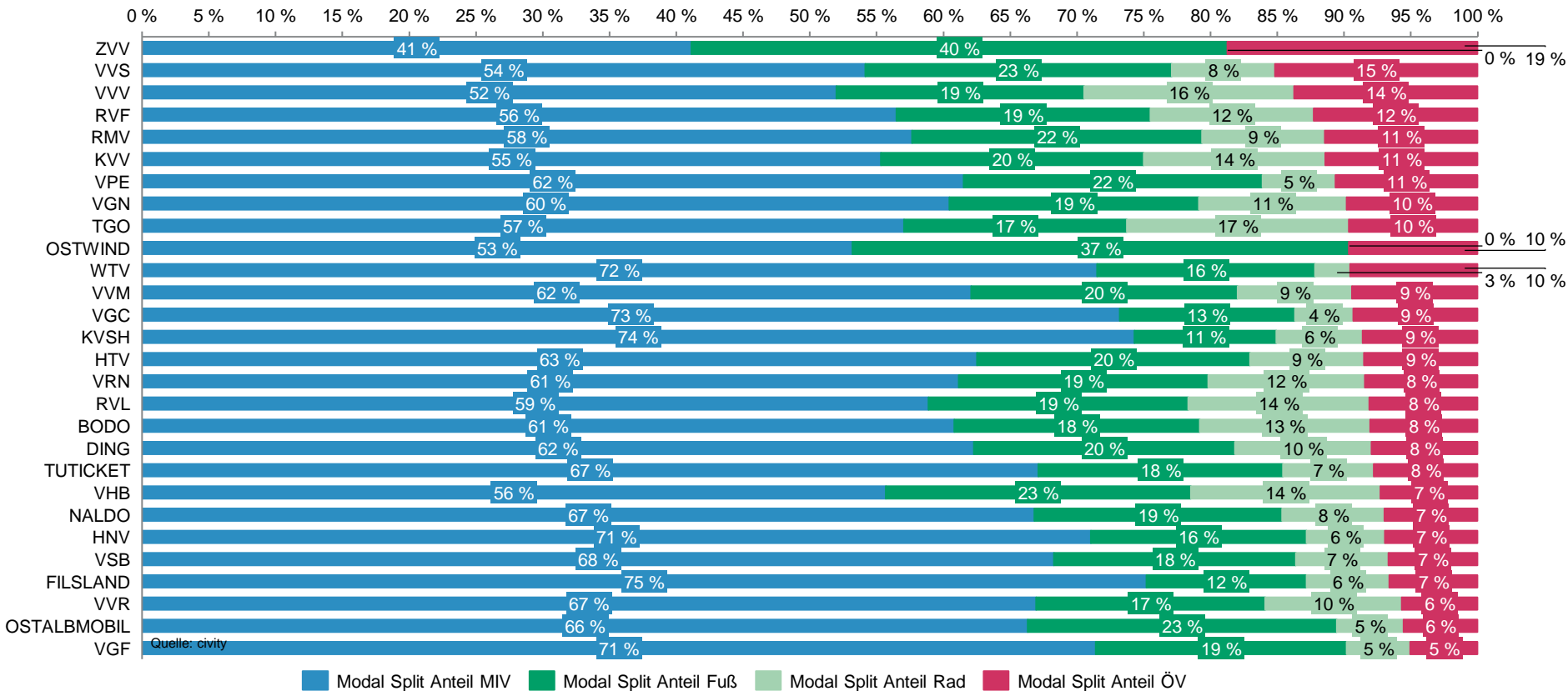
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Der Modal Split Anteil nach Wegen für den ÖV variiert auf Verbundebene

Modal Split – Wege im Vergleich

EIGENE BERECHNUNGEN

Verbünde, Modal Split nach Wegen, Bewohnerkonzept (in Prozent)



Für die Schweiz liegen nur gemeinsame Angaben für Fuß- und Radverkehr vor, die hier als Fußverkehr dargestellt sind.
 Quelle: Modal Split Werte (MiD 2017: B3 Datensatz, KONTIV 2017, MZMV 2015; nach Auswertung civity); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

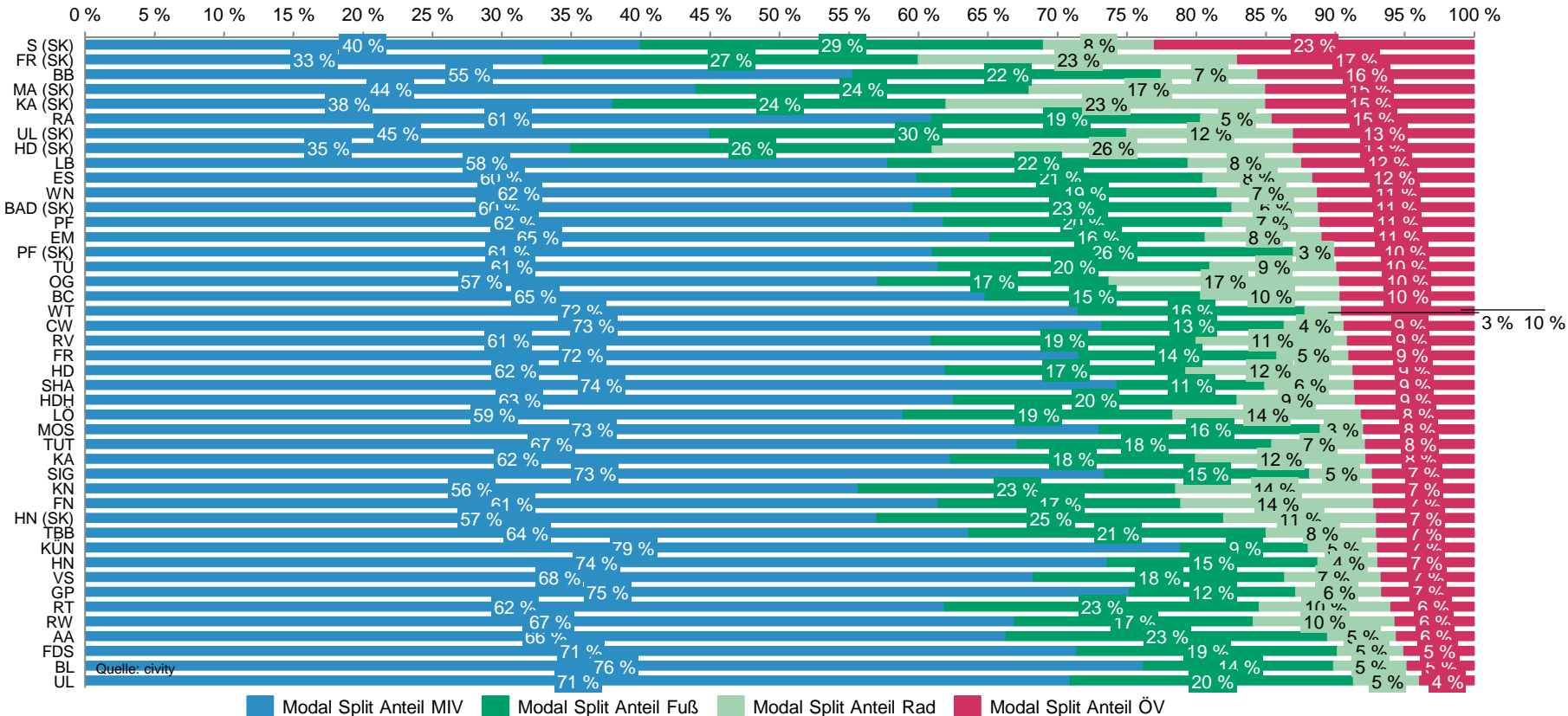
civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Modal Split Anteil nach Wegen für den ÖV variiert über die Stadtkreise

Modal Split – Wege in Baden-Württemberg

TEILS EIGENE BERECHNUNGEN

Stadtkreise, Modal Split nach Wegen, Bewohnerkonzept (in Prozent)



Quelle: Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD, HDH: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

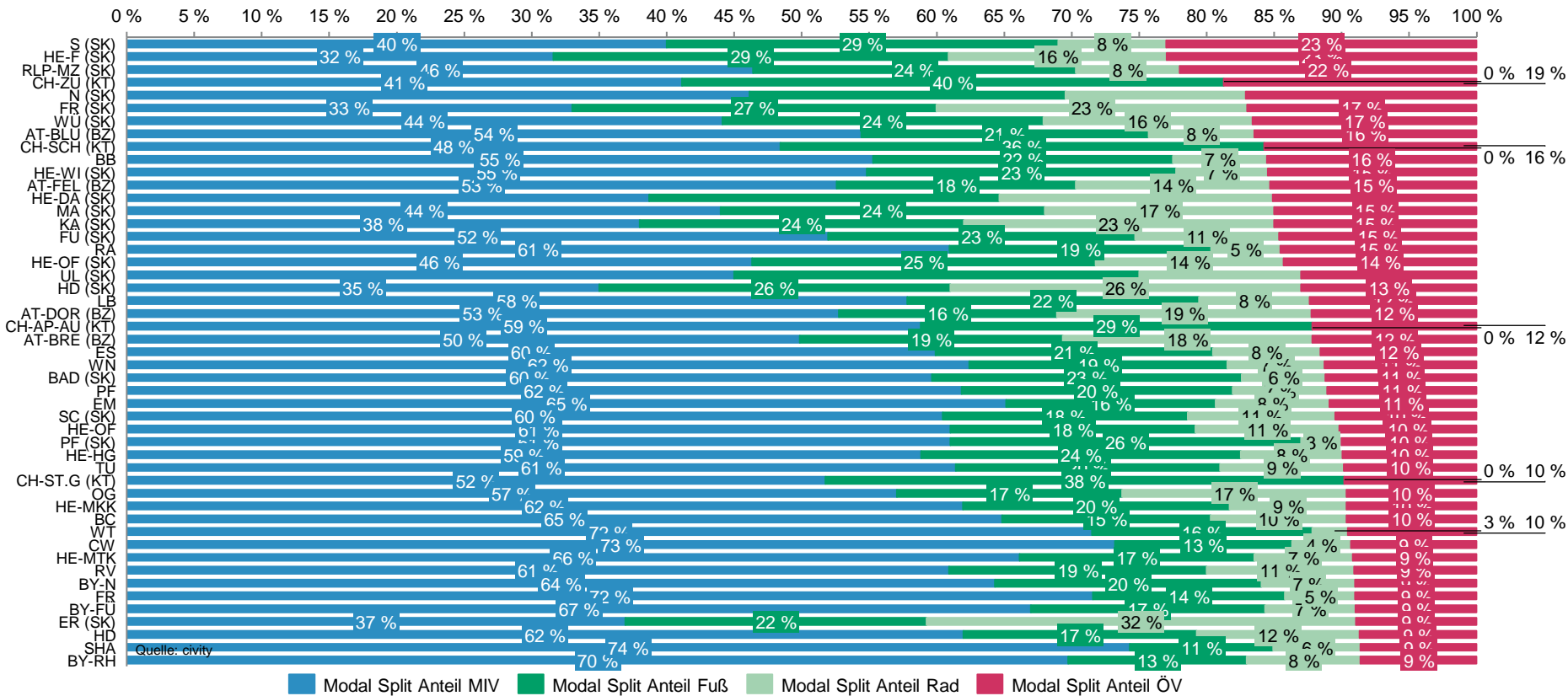
civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Der Modal Split Anteil nach Wegen für den ÖV variiert auf Kreisebene

Modal Split – Wege im Vergleich

TEILS EIGENE BERECHNUNGEN

Kreise, Modal Split nach Wegen, Bewohnerkonzept (in Prozent)



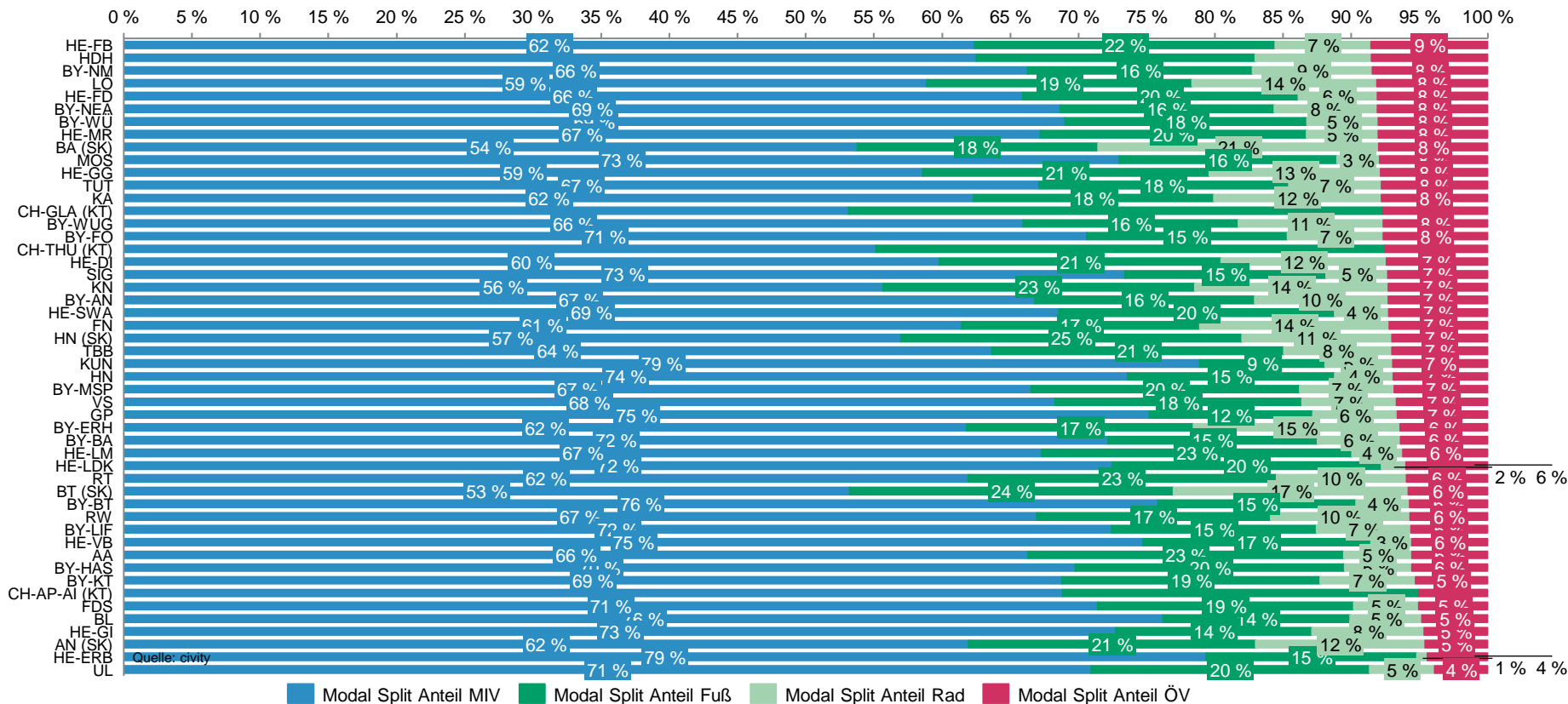
Für die Schweiz liegen nur gemeinsame Angaben für Fuß- und Radverkehr vor, die hier als Fußverkehr dargestellt sind. Quelle: Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD, HDH: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Deutsche Werte basieren auf MiD 2017 (Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Der Modal Split Anteil nach Wegen für den ÖV variiert auf Kreisebene

Modal Split – Wege im Vergleich

TEILS EIGENE BERECHNUNGEN

Kreise, Modal Split nach Wegen, Bewohnerkonzept (in Prozent)



Für die Schweiz liegen nur gemeinsame Angaben für Fuß- und Radverkehr vor, die hier als Fußverkehr dargestellt sind. Quelle: Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD, HDH: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Deutsche Werte basieren auf MiD 2017 (Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020/MiD Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

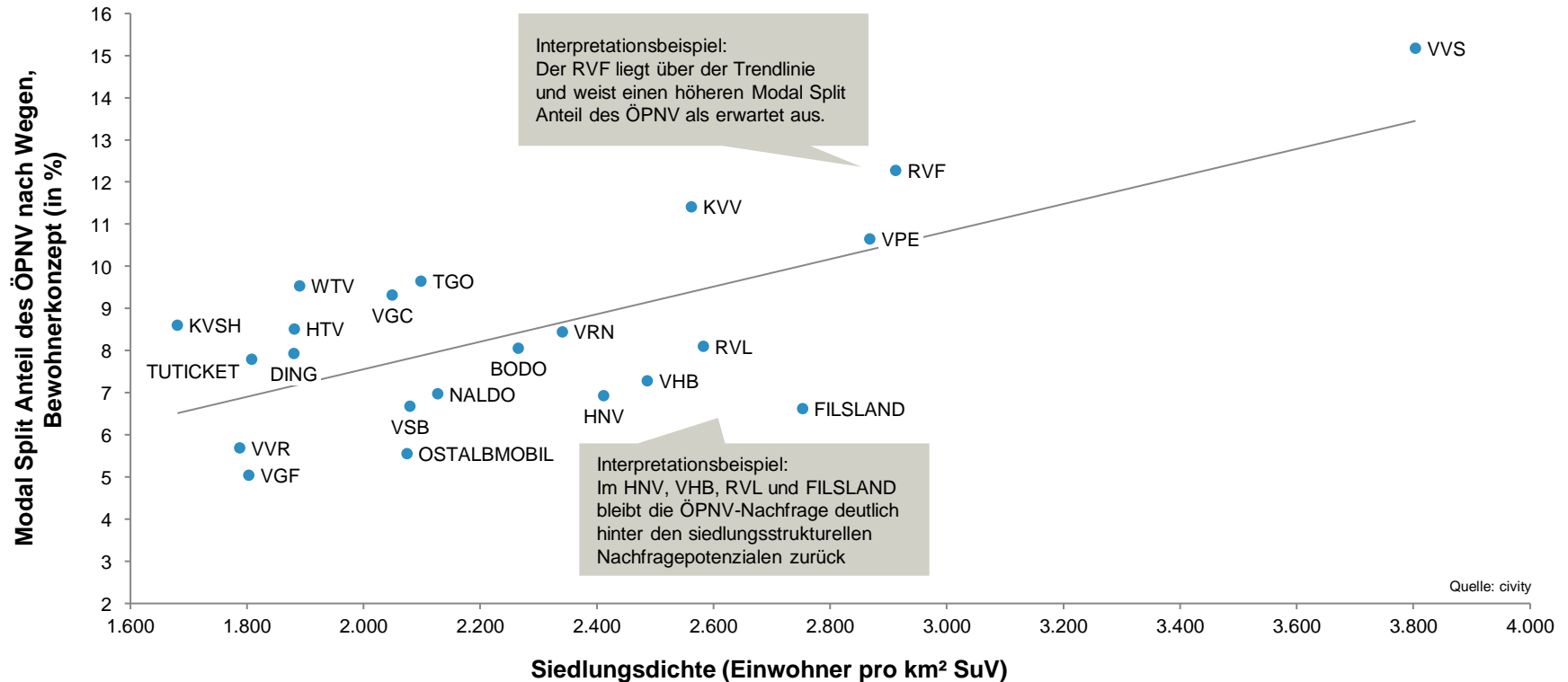
Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - **Nachfrage und Modal Split**
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Modal Split Anteil des ÖPNV
 - **Siedlungsdichte und Modal Split**
 - Angebotsdichte und Modal Split
 - Netz- und Taktdichte und Modal Split
 - Tarifniveau und Modal Split
 - B+R / P+R Infrastruktur und Modal Split

Auf Verbundebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungsdichte und ÖV-Nachfrage

Siedlungsdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Verbünde



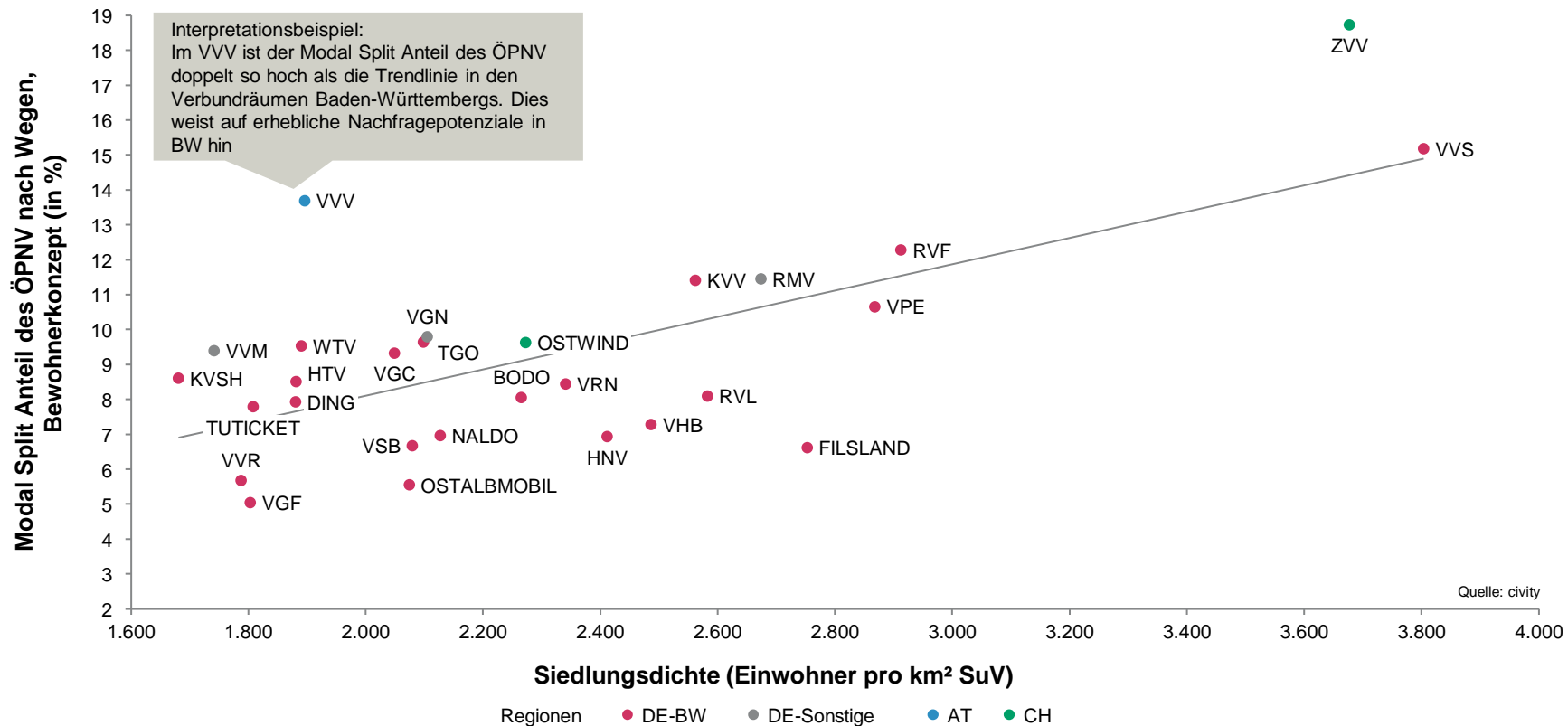
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Auf Verbundebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungsdichte und ÖV-Nachfrage

Siedlungsdichte und Modal Split im Vergleich

Verbünde



Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

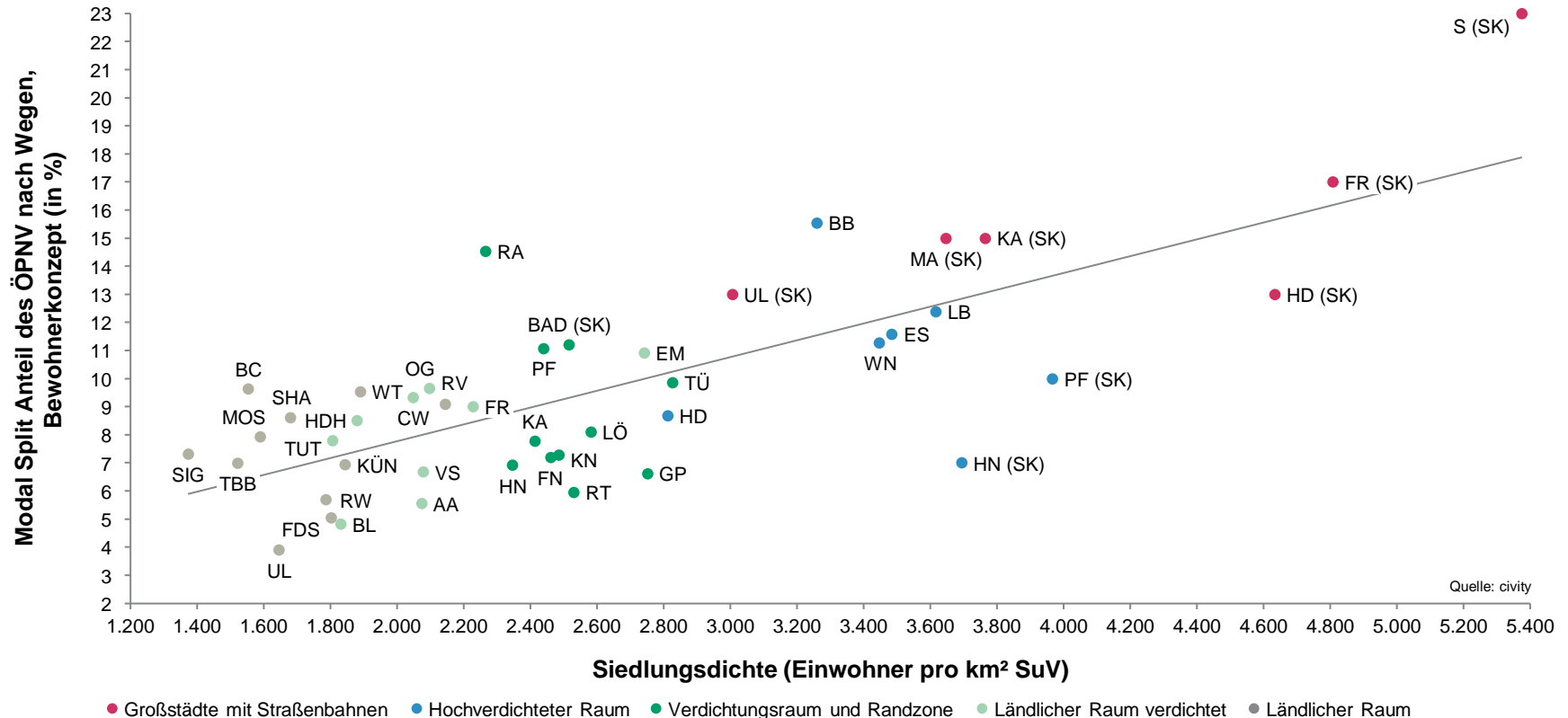
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020/II Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Auch bei vergleichbarer Siedlungsdichte unterscheiden sich Modal Split Werte in den einzelnen Gruppen zum Teil stark

Siedlungsdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Kreise



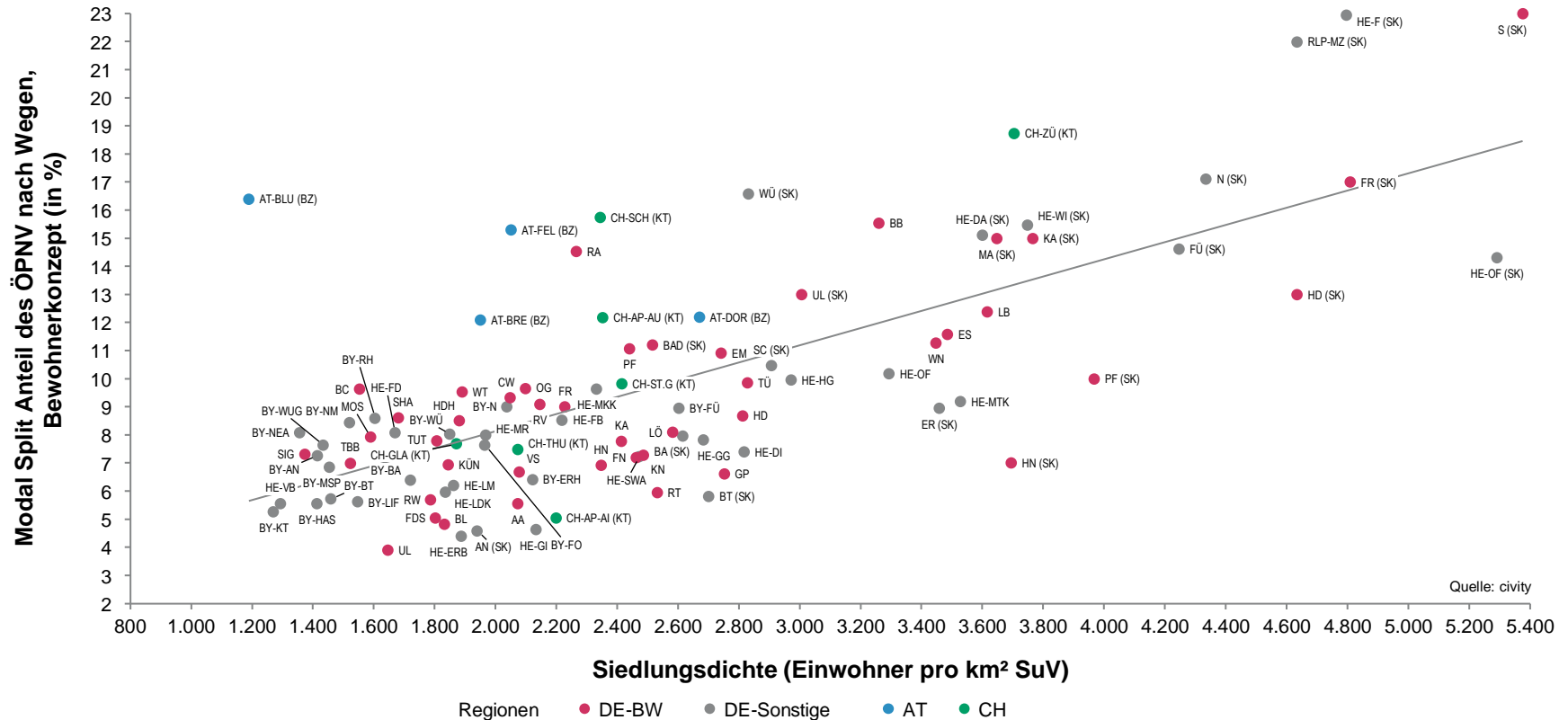
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Modal Split Werte (MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Auf Kreisebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungsdichte und ÖV-Nachfrage

Siedlungsdichte und Modal Split im Vergleich

Kreise



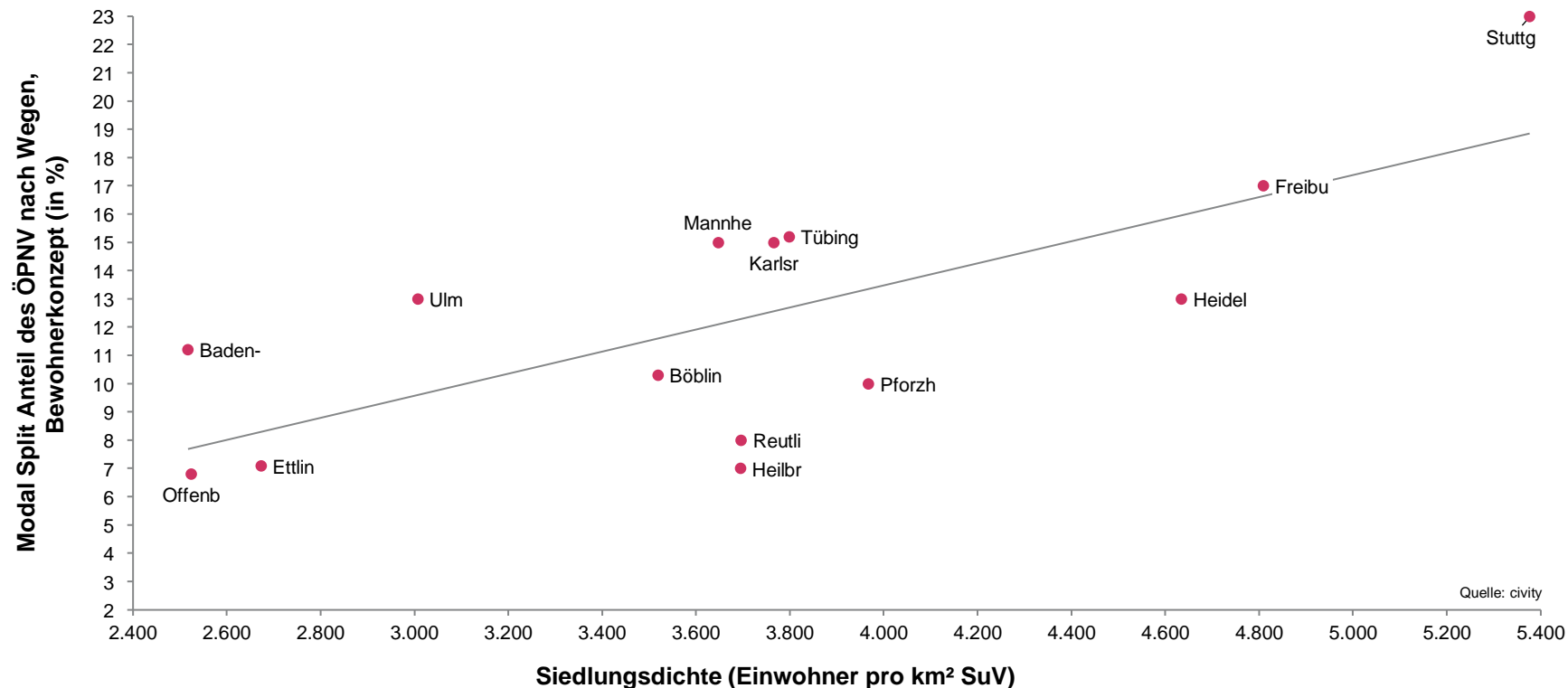
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Auf Gemeindeebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungsdichte und ÖV-Nachfrage

Siedlungsdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Gemeinden



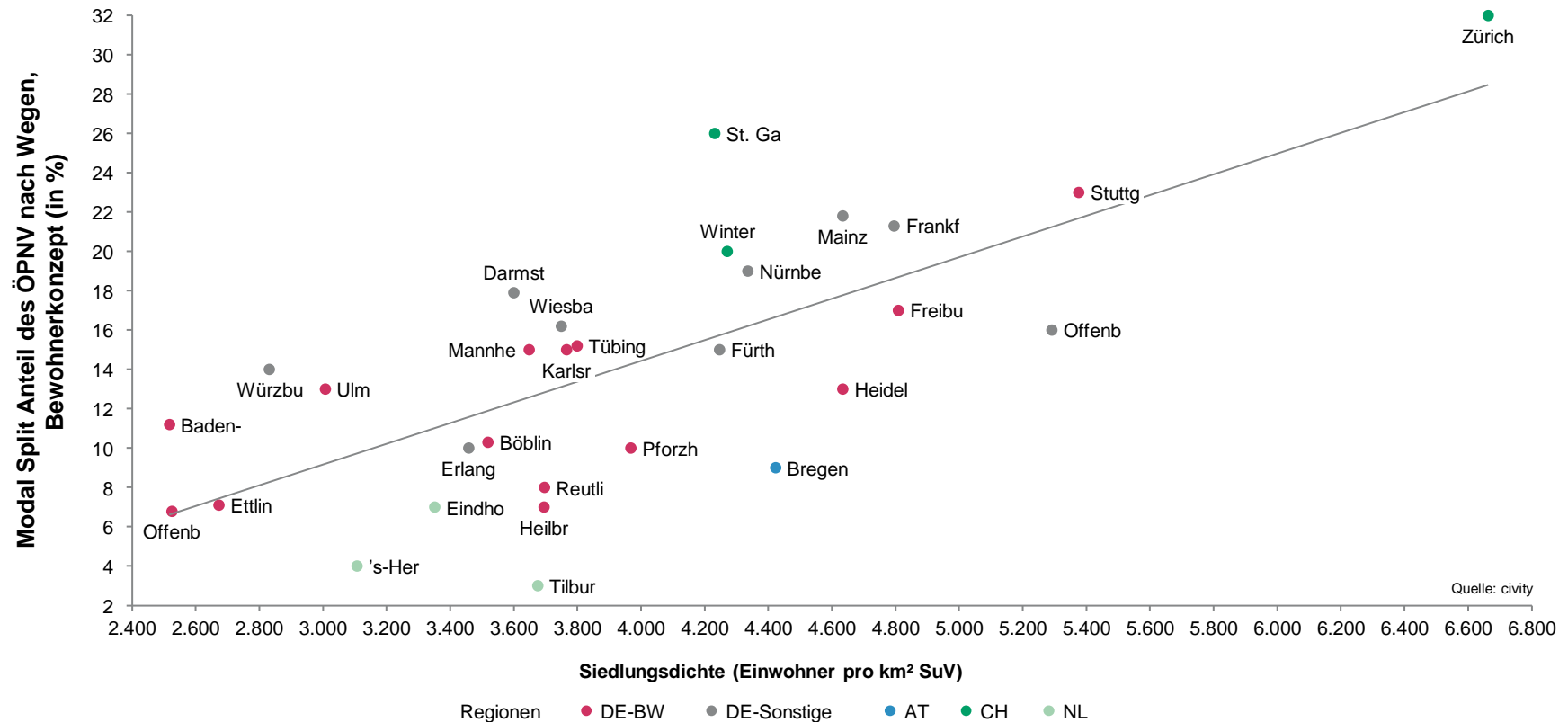
Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018), Modal Split Werte (MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Auf Gemeindeebene zeigt sich eine Korrelation zwischen Siedlungsdichte und ÖV-Nachfrage

Siedlungsdichte und Modal Split im Vergleich

Gemeinden



Quelle: SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017), Modal Split Werte (KONTIV 2017, MZMV 2015, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend bis auf wenige Ausnahmen auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

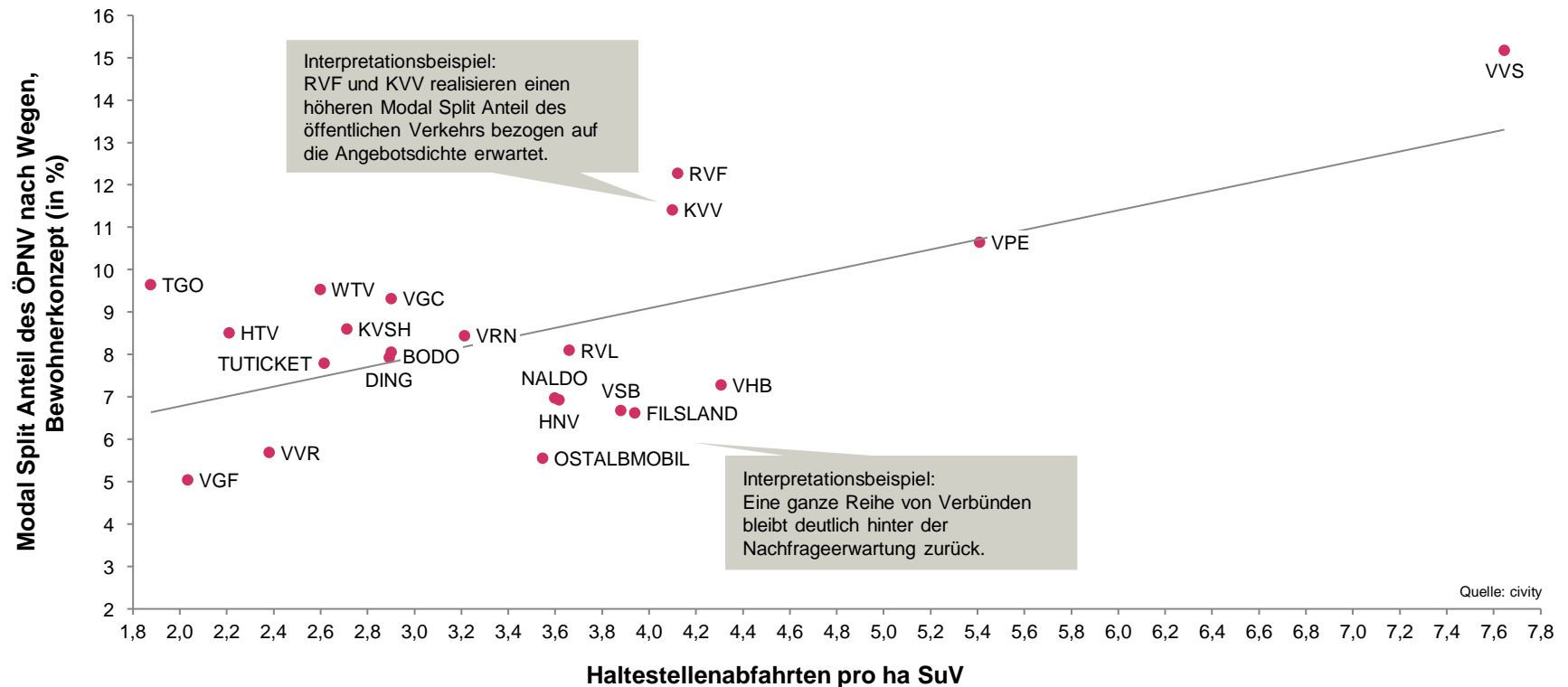
Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - **Nachfrage und Modal Split**
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Modal Split Anteil des ÖPNV
 - Siedlungsdichte und Modal Split
 - **Angebotsdichte und Modal Split**
 - Netz- und Taktdichte und Modal Split
 - Tarifniveau und Modal Split
 - B+R / P+R Infrastruktur und Modal Split

Zwischen Angebotsdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene grundsätzlich ein Zusammenhang erkennen

Angebotsdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Verbünde



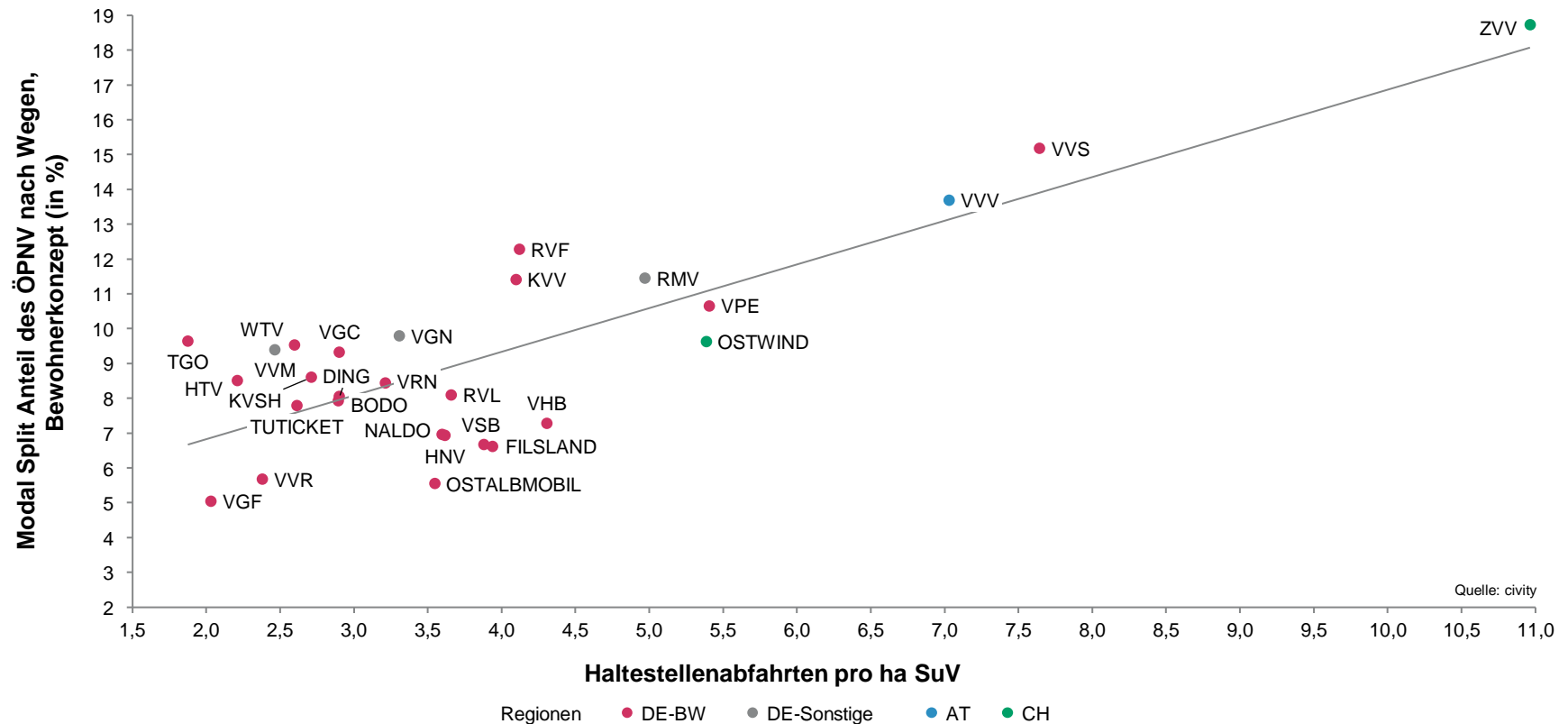
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen Angebotsdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene grundsätzlich ein Zusammenhang erkennen

Angebotsdichte und Modal Split im Vergleich

Verbünde

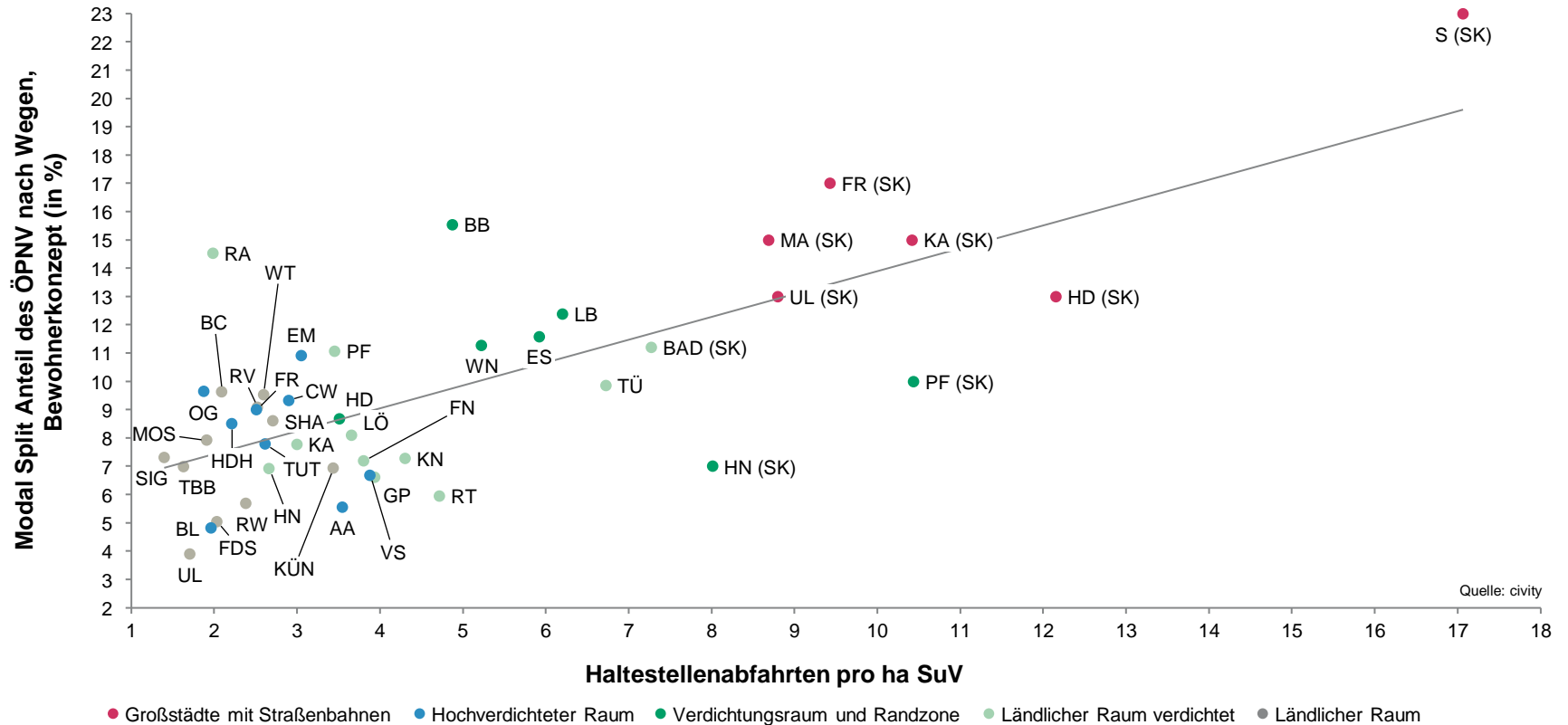


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Auch bei vergleichbarer Angebotsdichte zeigen sich innerhalb der Gruppen Unterschiede bei der Nachfrage

Angebotsdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Kreise

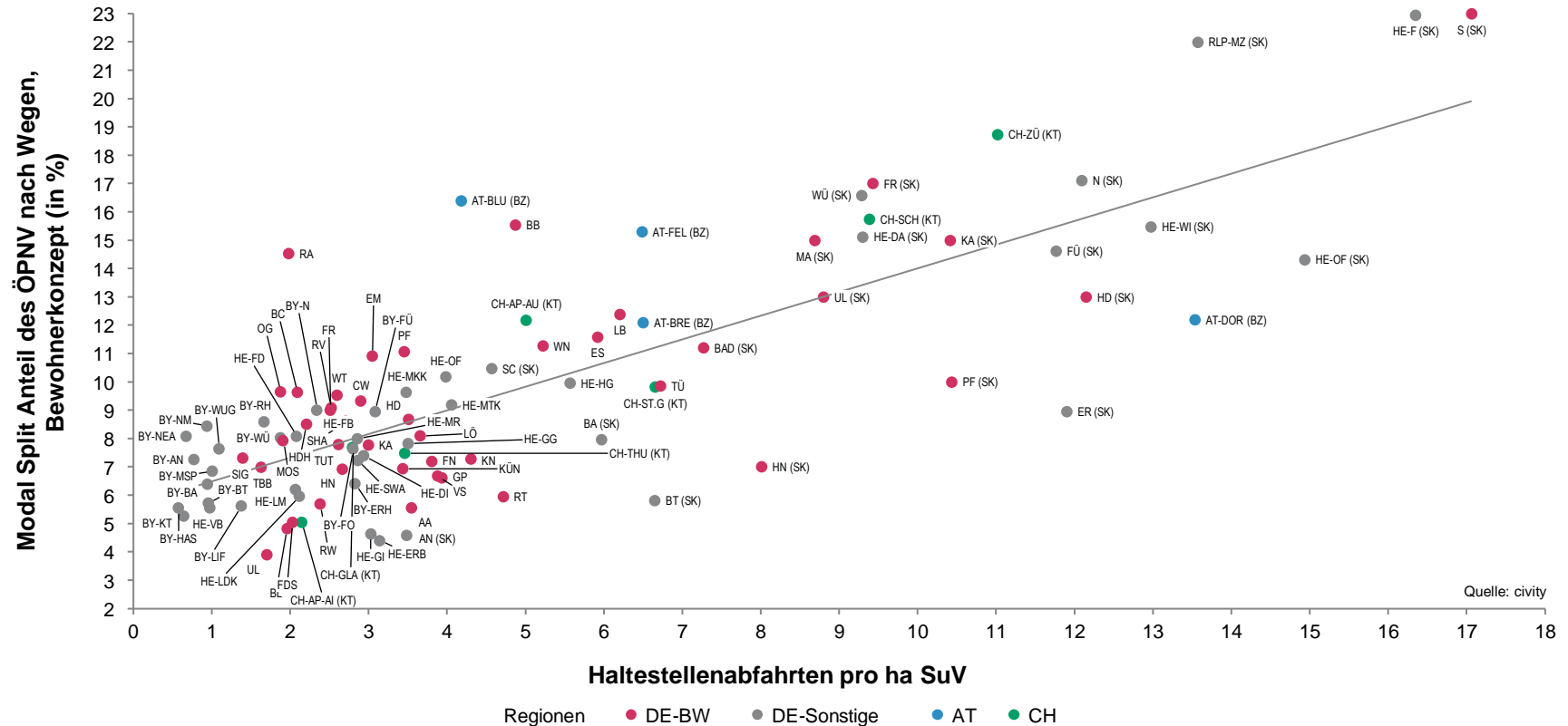


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen der Angebotsdichte und dem Modal Split lässt sich auf Kreisebene grundsätzlich ein Zusammenhang erkennen

Angebotsdichte und Modal Split im Vergleich

Kreise



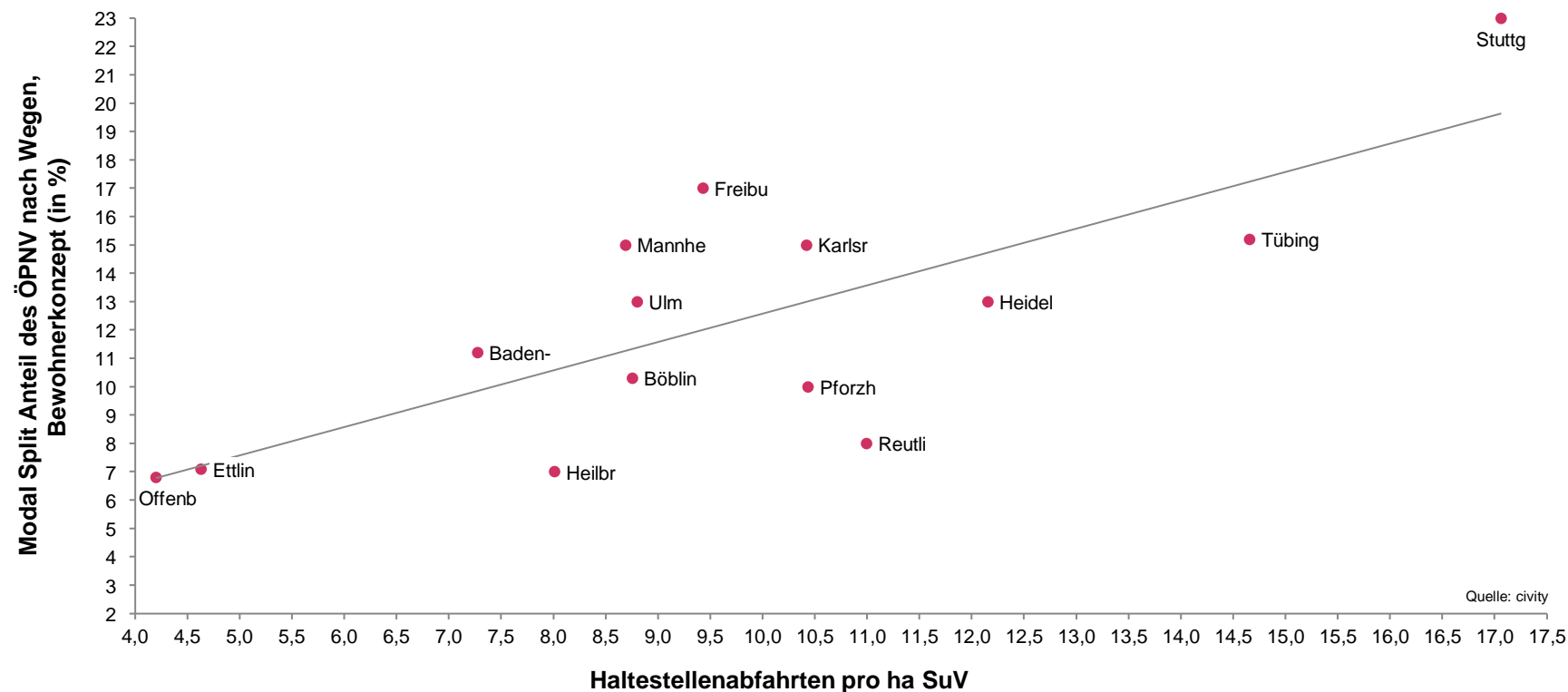
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen der Angebotsdichte und dem Modal Split lässt sich auf Gemeindeebene ein Zusammenhang erkennen

Angebotsdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Gemeindeebene



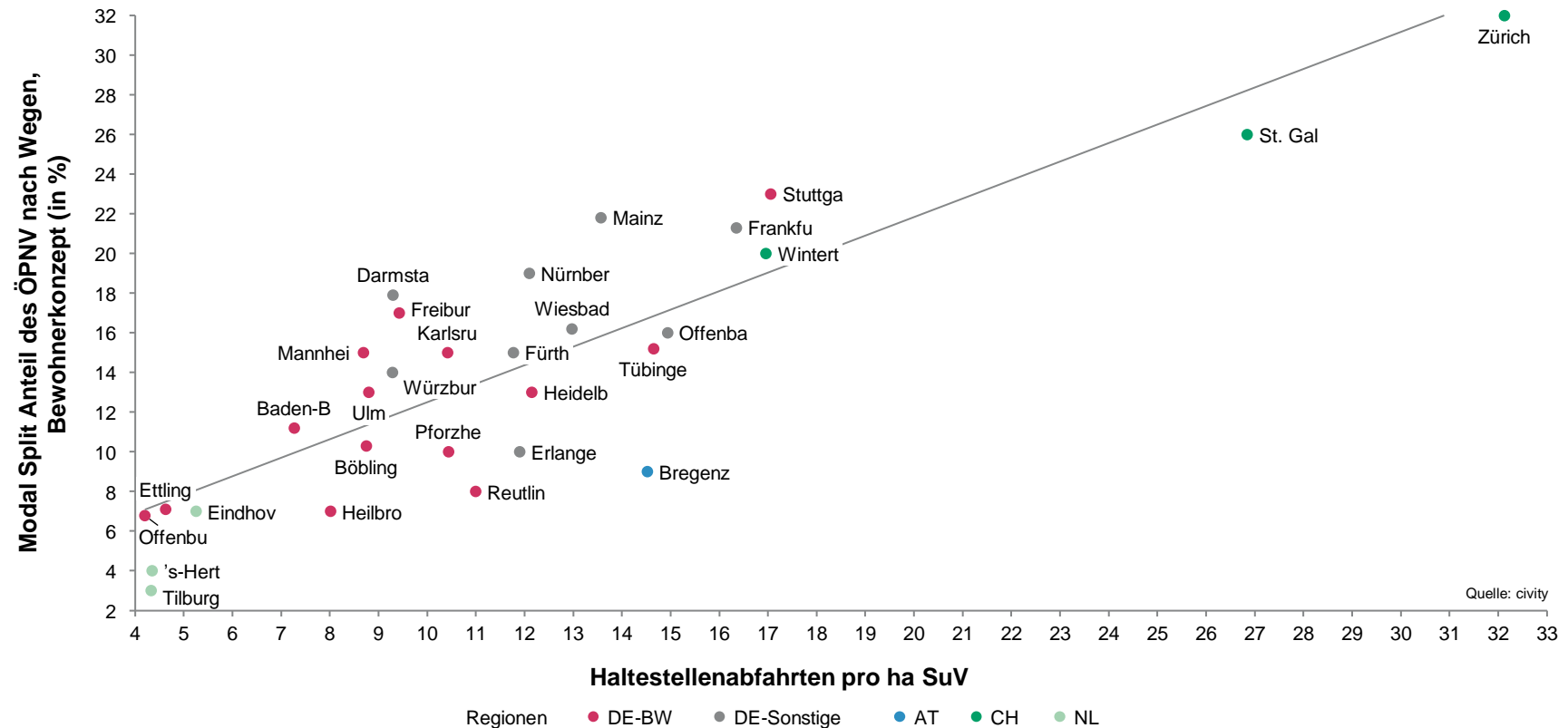
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen der Angebotsdichte und dem Modal Split lässt sich auf Gemeindeebene ein Zusammenhang erkennen

Angebotsdichte und Modal Split im Vergleich

Gemeindeebene



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, SrV 2019, Mobilitätsbefragung Mainz 2019, KONTIV 2008, MZMV 2015, OViN 2010-2014, polisnetwork.eu)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend bis auf wenige Ausnahmen auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Interpretationshinweis

Angebotsdichte und Modal Split im Vergleich

Interpretation

- Einigen Gebieten weisen bei einer vergleichbaren Angebotsdichte einen vergleichsweise geringen Modal Split Anteil auf. Für eine detaillierte Ursachenanalyse sind unterschiedliche Stoßrichtungen möglich:
 - Die Räume fahren das "falsche Angebot", z.B. zu hohe Netzdichte ausgerichtet am Schülerverkehr oder an den Nachfragepotenzialen vorbei
 - Auch Frage der Qualität und des Marketings können Gründe sein

Inhalt

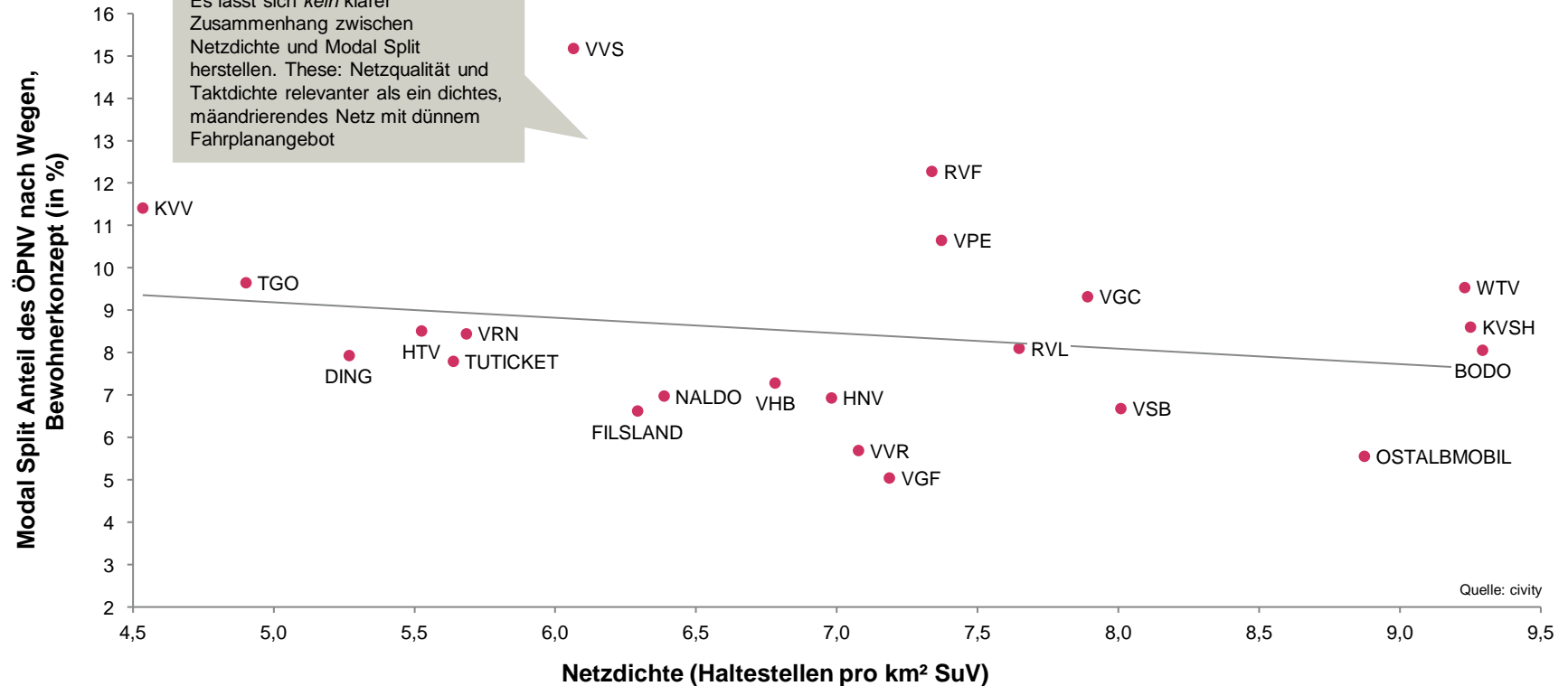
- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - **Nachfrage und Modal Split**
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Modal Split Anteil des ÖPNV
 - Siedlungsdichte und Modal Split
 - Angebotsdichte und Modal Split
 - **Netz- und Taktdichte und Modal Split**
 - Tarifniveau und Modal Split
 - B+R / P+R Infrastruktur und Modal Split

Zwischen Netzdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene *kein* Zusammenhang erkennen

Netzdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Verbünde

Interpretationsbeispiel:
Es lässt sich *kein* klarer Zusammenhang zwischen Netzdichte und Modal Split herstellen. These: Netzqualität und Taktichte relevanter als ein dichtes, mäandrierendes Netz mit dünnem Fahrplanangebot



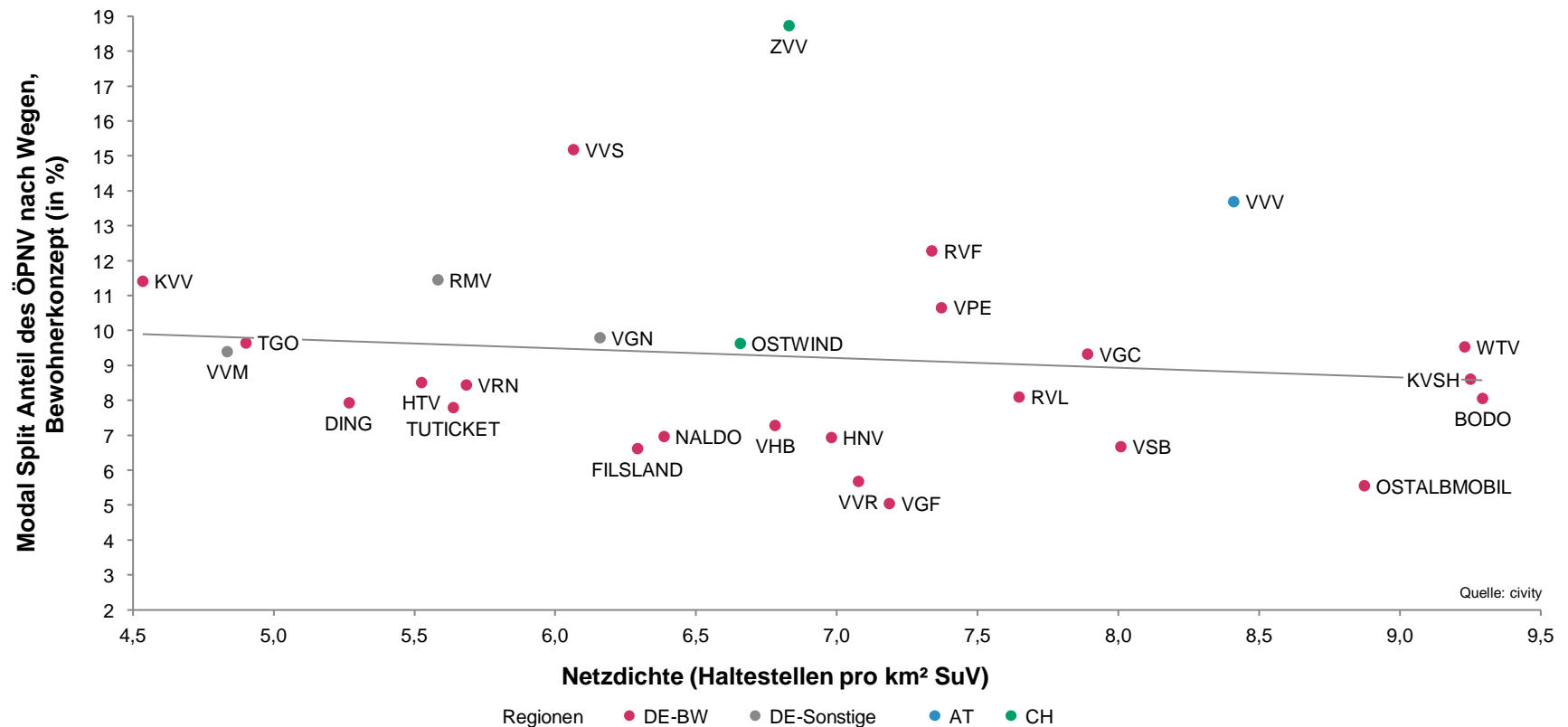
Quelle: civity

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017)
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen Netzdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene *kein* Zusammenhang erkennen

Netzdichte und Modal Split im Vergleich

Verbünde

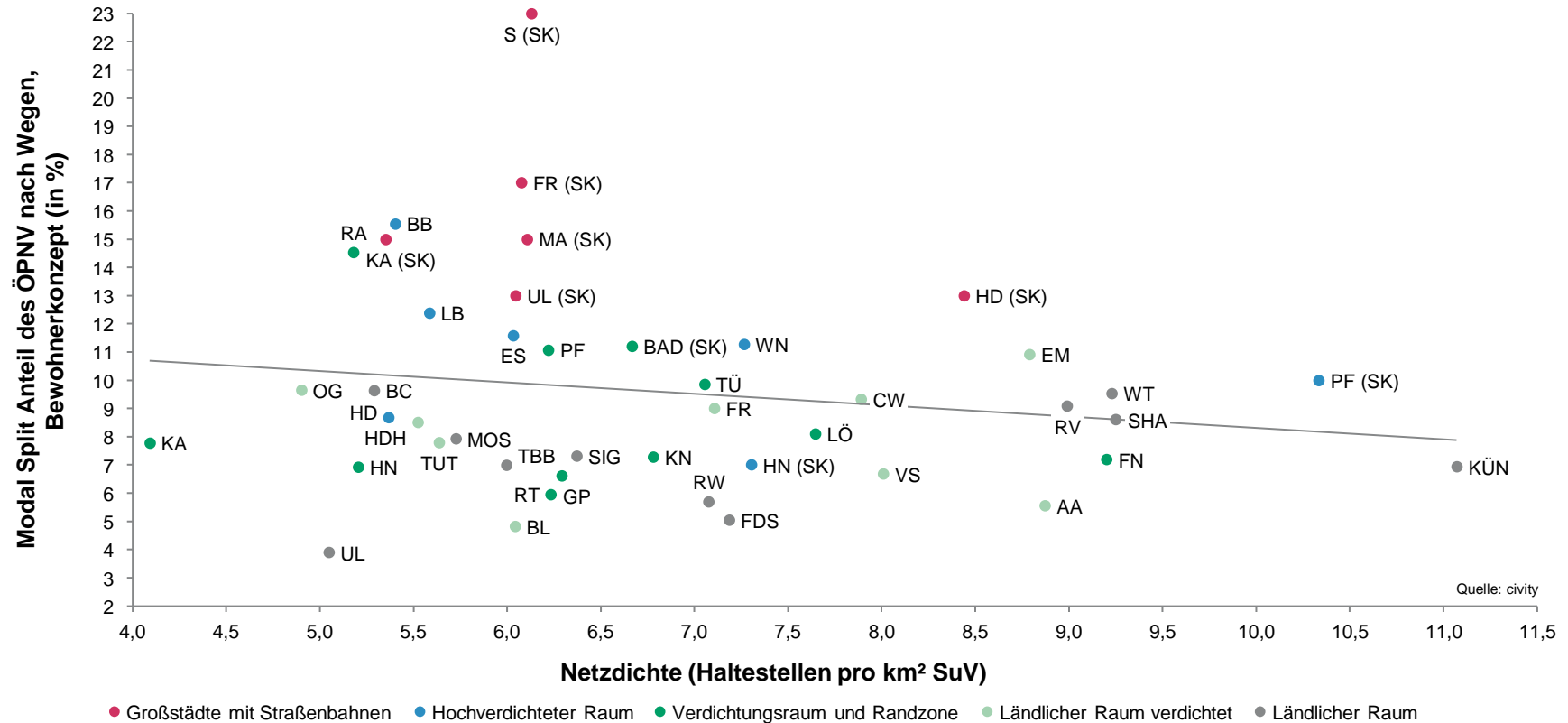


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen Netzdichte und Modal Split lässt sich auf Kreisebene kein Zusammenhang erkennen

Netzdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Kreise



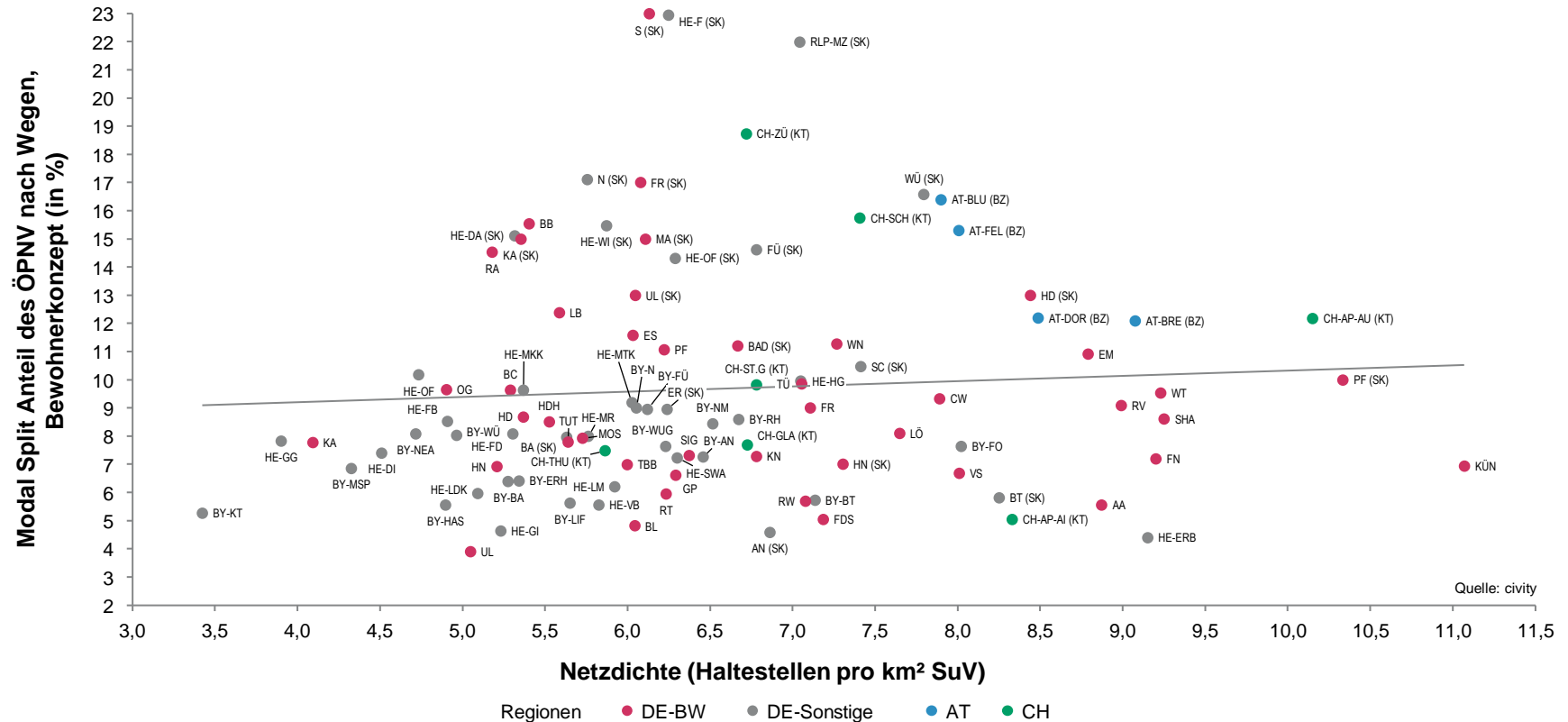
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen Netzdichte und Modal Split lässt sich auf Kreisebene kein Zusammenhang erkennen

Netzdichte und Modal Split im Vergleich

Kreise



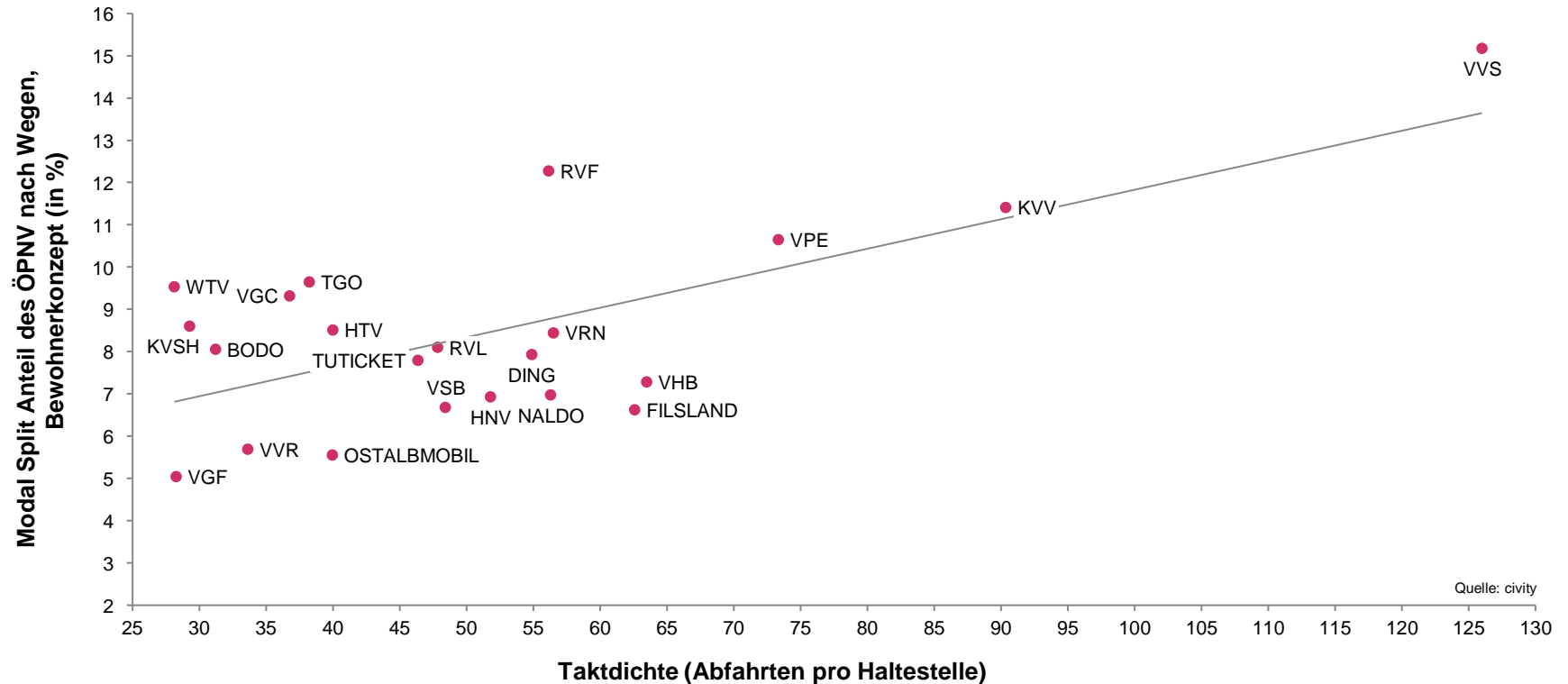
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen Taktdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene grundsätzlich ein Zusammenhang erkennen

Taktdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Verbünde



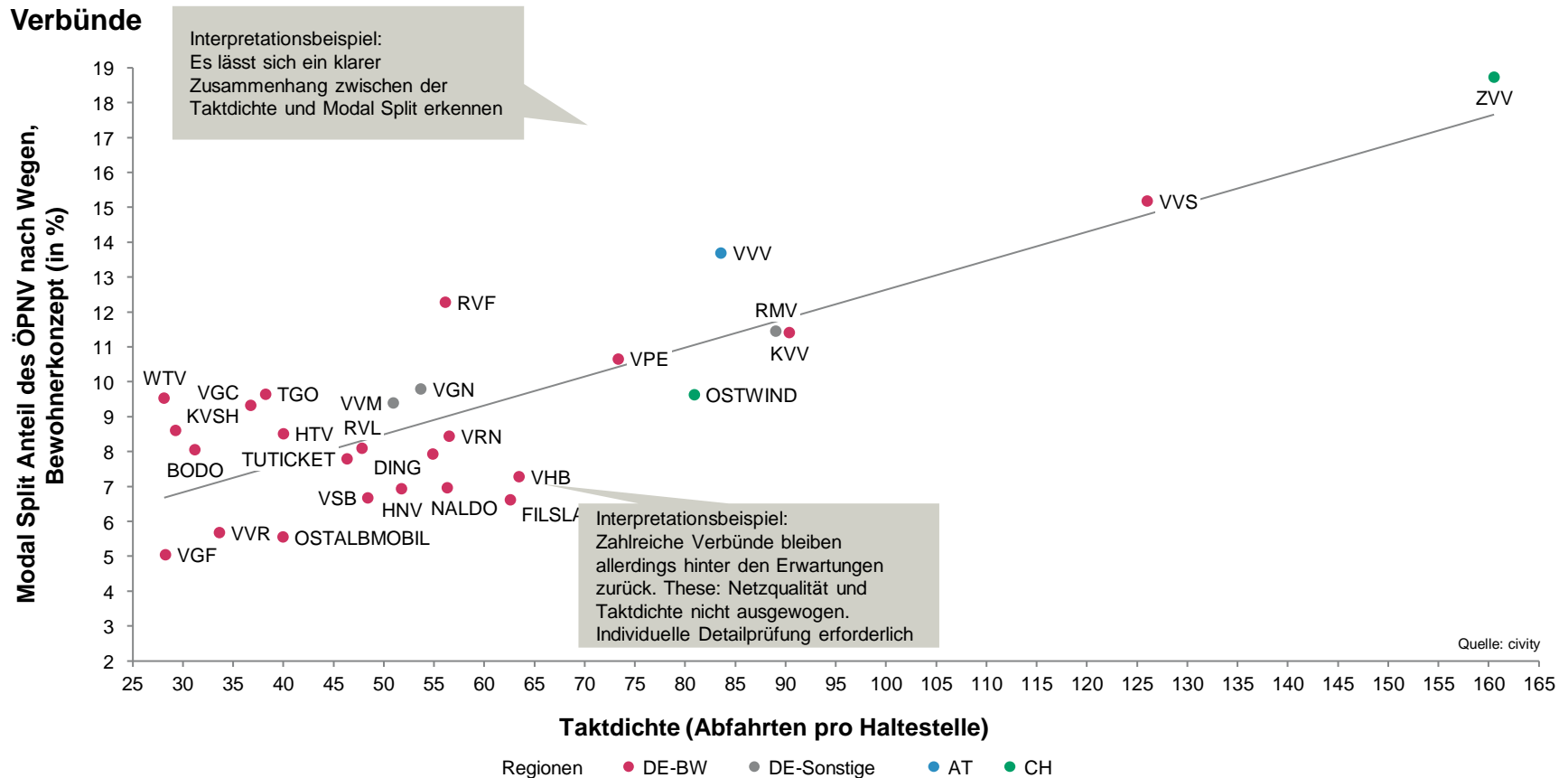
Quelle: civity

Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen Taktdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene ein deutlicher Zusammenhang erkennen

Taktdichte und Modal Split im Vergleich



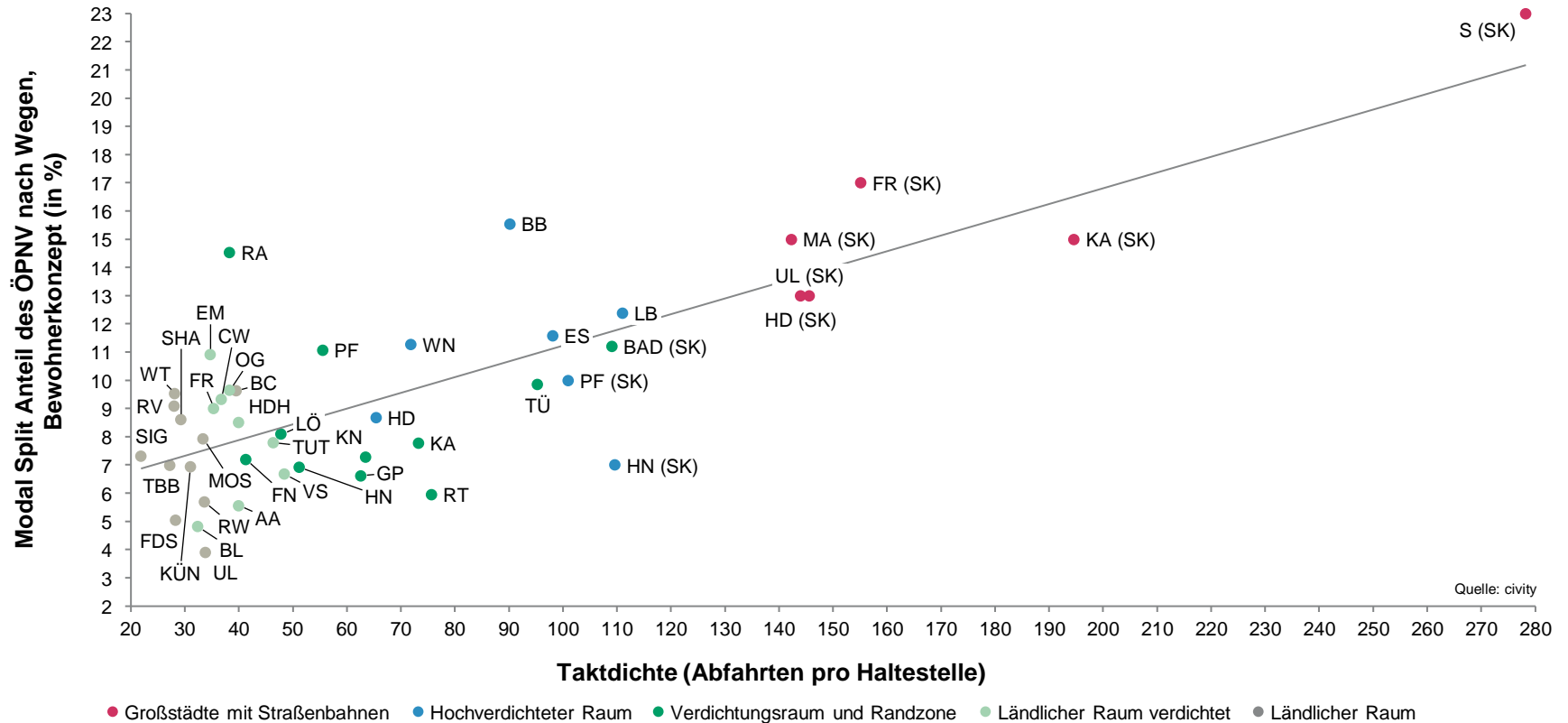
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Bei ähnlicher Taktdichte zeigen sich dennoch Unterschiede in der Nachfrage innerhalb der einzelnen Gruppen

Taktdichte und Modal Split in Baden-Württemberg

Kreise

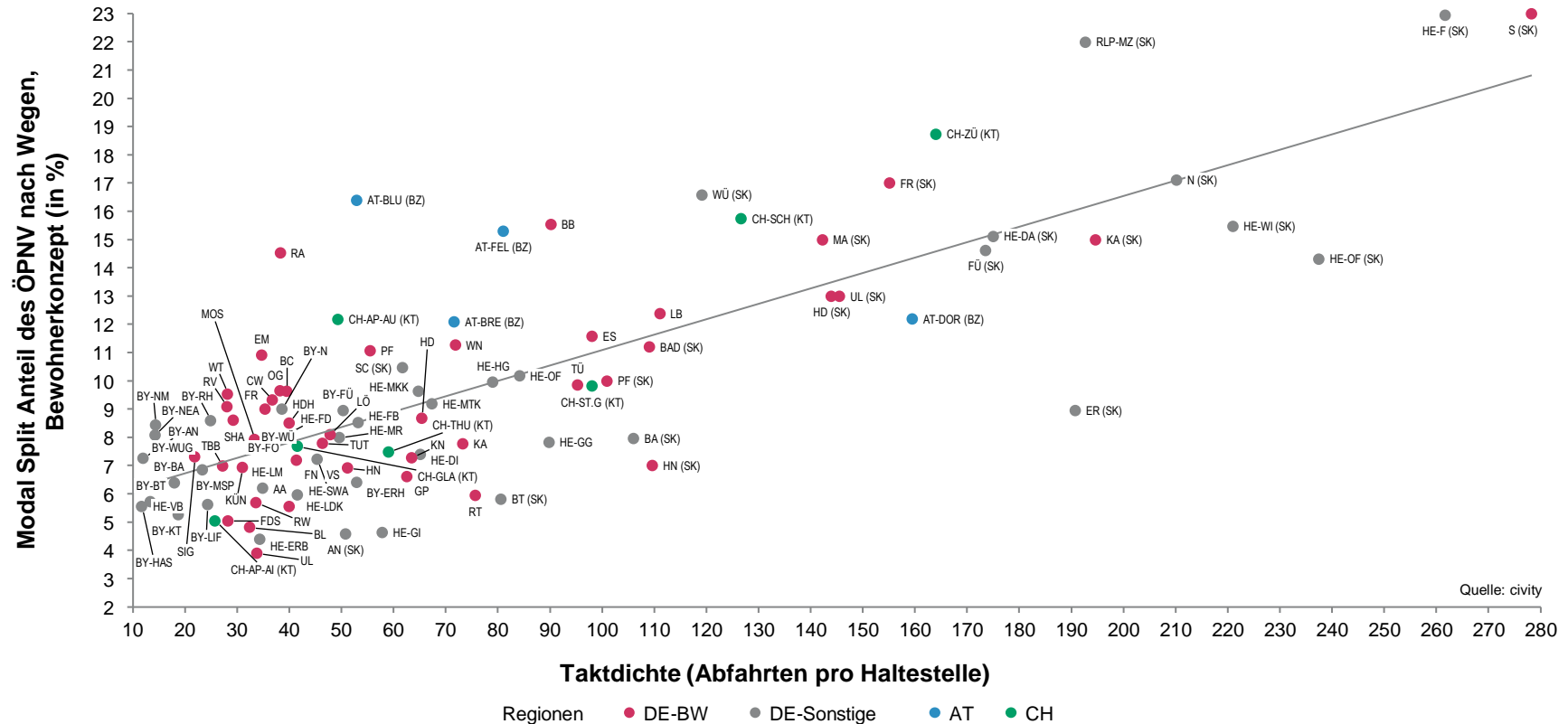


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen Taktdichte und Modal Split lässt sich auf Kreisebene grundsätzlich ein Zusammenhang erkennen

Taktdichte und Modal Split im Vergleich

Kreise



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Interpretationshinweis

Netz- und Taktdichte und Modal Split im Vergleich

Interpretation

- Einigen Gebieten weisen bei einer vergleichbaren Angebotsdichte einen vergleichsweise geringen Modal Split Anteil auf. Für eine detaillierte Ursachenanalyse sind unterschiedliche Stoßrichtungen möglich:
 - Die Räume fahren das "falsche Angebot", z.B. zu hohe Netzdichte ausgerichtet am Schülerverkehr oder an den Nachfragepotenzialen vorbei
 - Einzelne Verbünde können zu dichte Netzt und zu dünne Takte haben, bei anderen ist es umgekehrt
 - Auch die Qualität der Netze und Takte hat einen Einfluss auf die Ergebnisse
 - Zudem ist zu beachten, dass die Modal Split Werte Unschärfen aufweisen können

Inhalt

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - **Nachfrage und Modal Split**
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- **Einführung**
 - Modal Split Anteil des ÖPNV
 - Siedlungsdichte und Modal Split
 - Angebotsdichte und Modal Split
 - Netz- und Taktdichte und Modal Split
 - **Tarifniveau und Modal Split**
 - B+R / P+R Infrastruktur und Modal Split

Auf Verbundebene zeigt sich ein Zusammenhang zwischen höherem Tarifniveau und geringerem Modal Split des ÖPNV

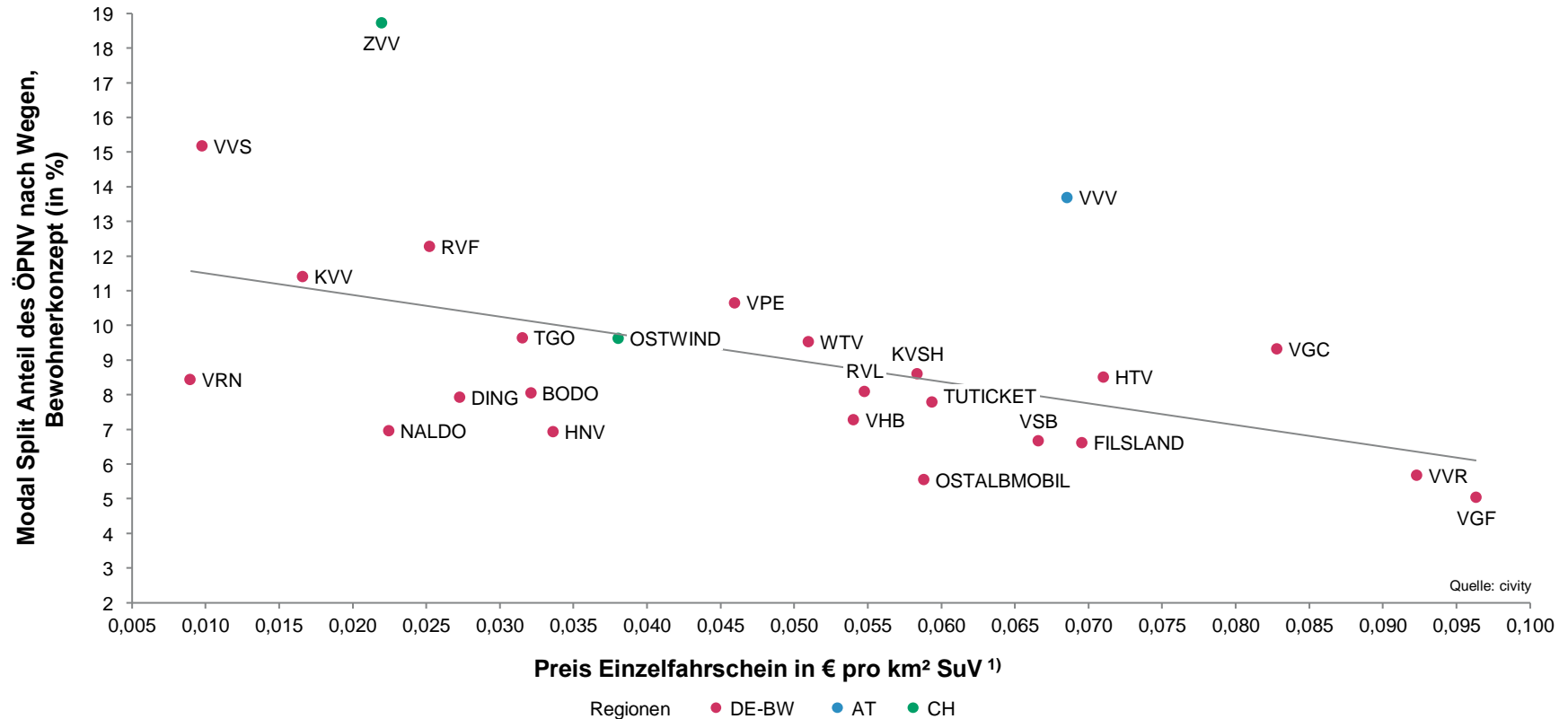
Tarifniveau und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde

SuV



1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Auf Verbundebene zeigt sich ein Zusammenhang zwischen höherem Tarifniveau und geringerem Modal Split des ÖPNV

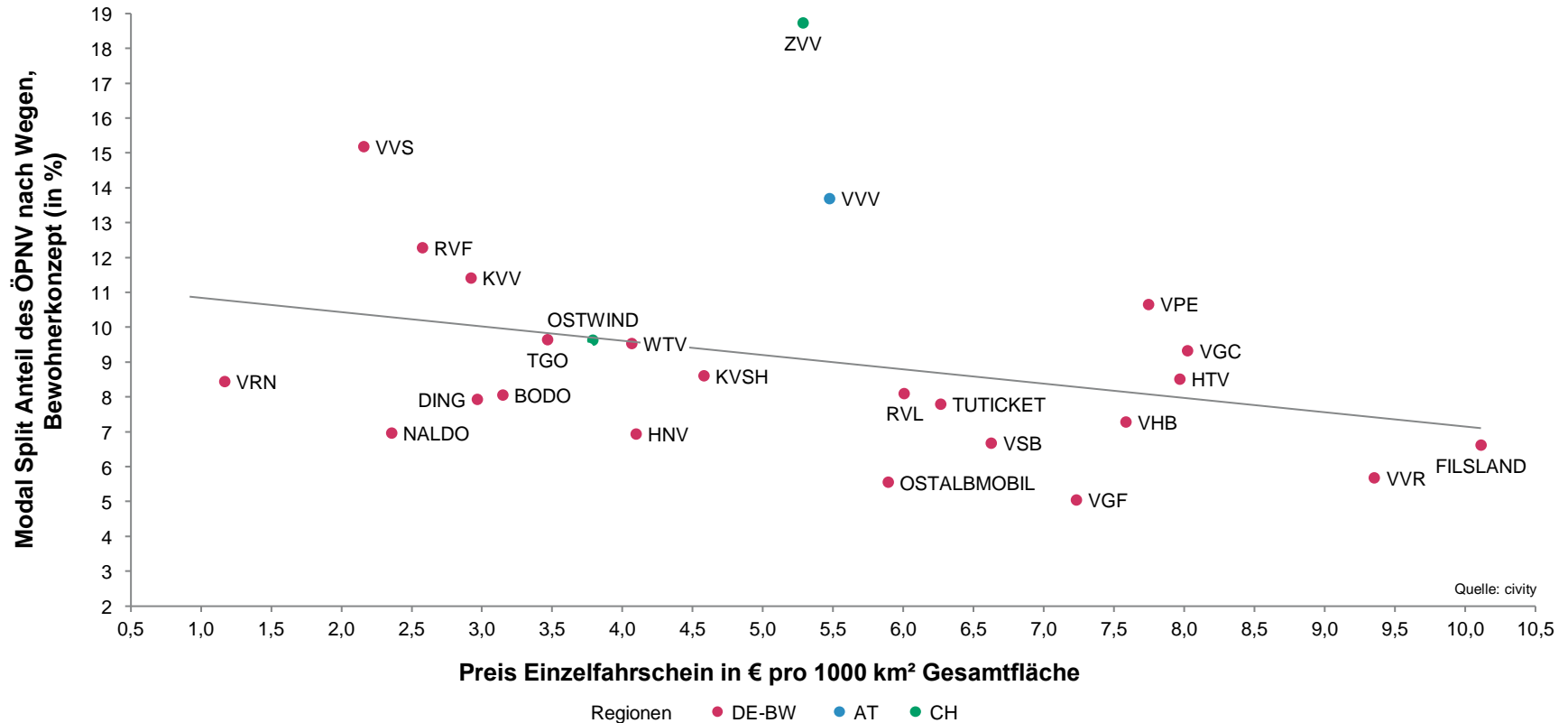
Tarifniveau und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde

Gesamtfläche



1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020/II Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

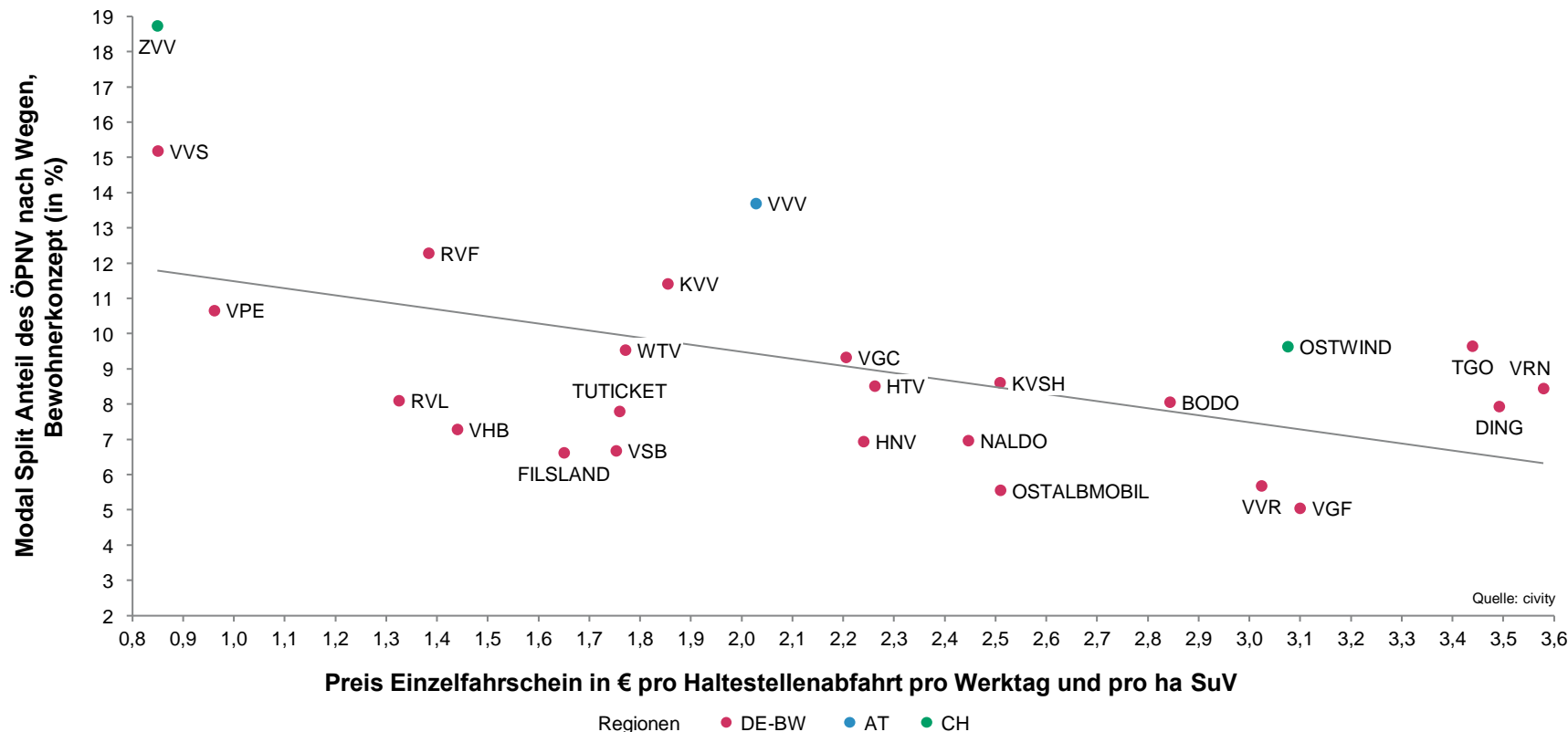
Es zeigt sich ein Zusammenhang zwischen schlechterem Preis-Leistungs-Verhältnis und geringerem ÖPNV Modal Split

Preis-Leistungs-Verhältnis und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

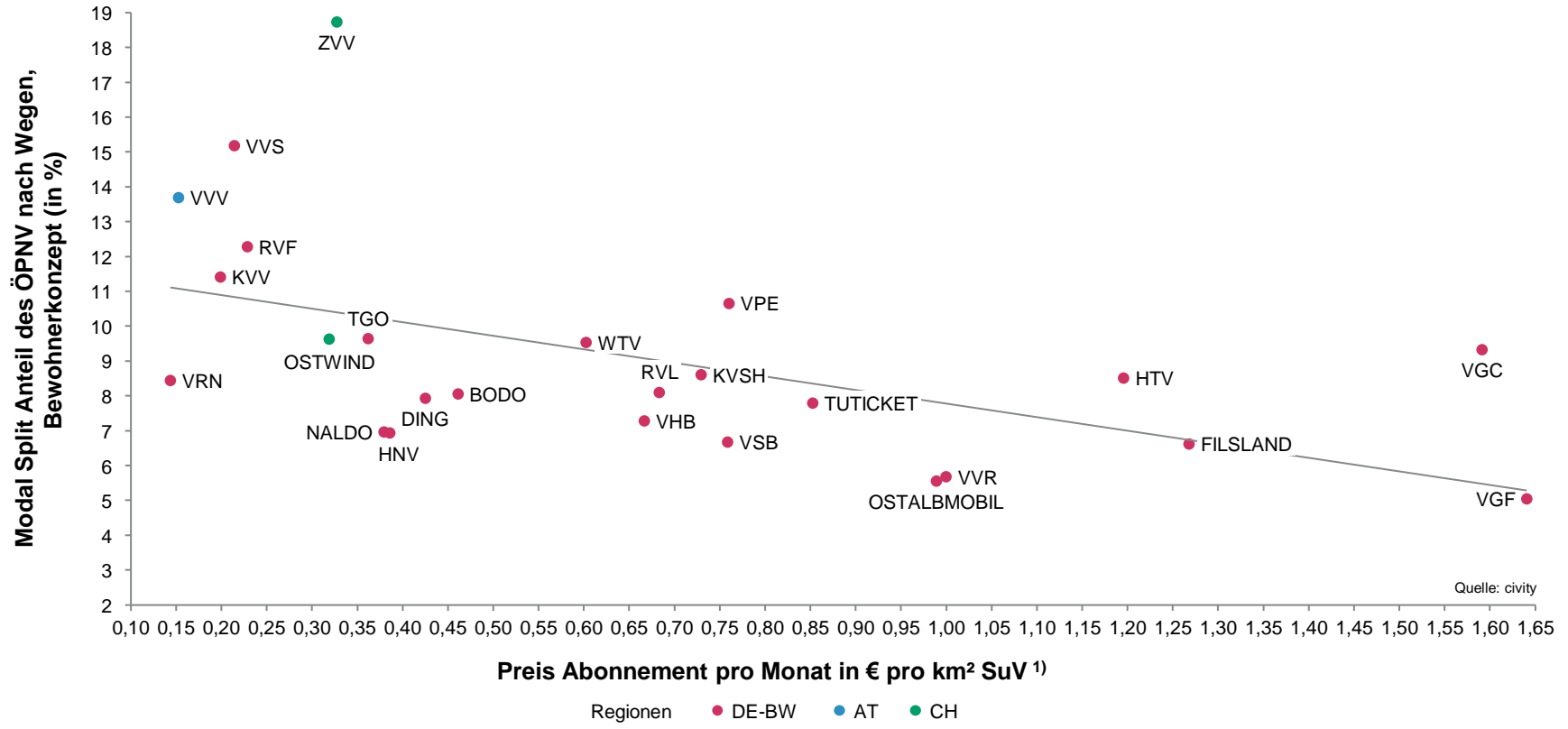
Auf Verbundebene zeigt sich ein Zusammenhang zwischen höherem Tarifniveau und geringerem Modal Split des ÖPNV

Tarifniveau und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT 

Verbünde

SuV



1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrkarteinkategorie.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

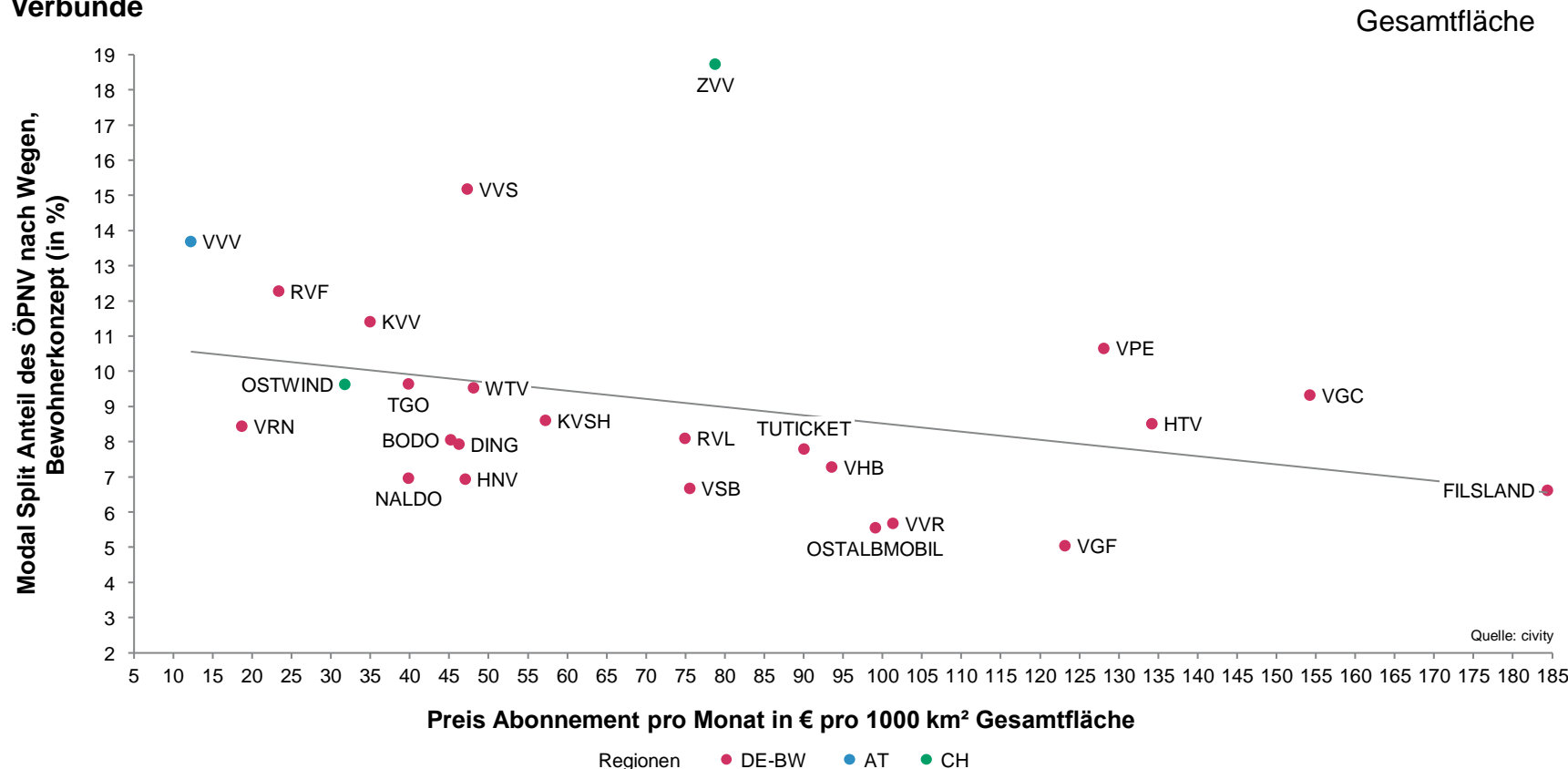
Auf Verbundebene zeigt sich ein leichter Zusammenhang zwischen höherem Tarifniveau und geringerem Modal Split

Tarifniveau und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrskategorie.

Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

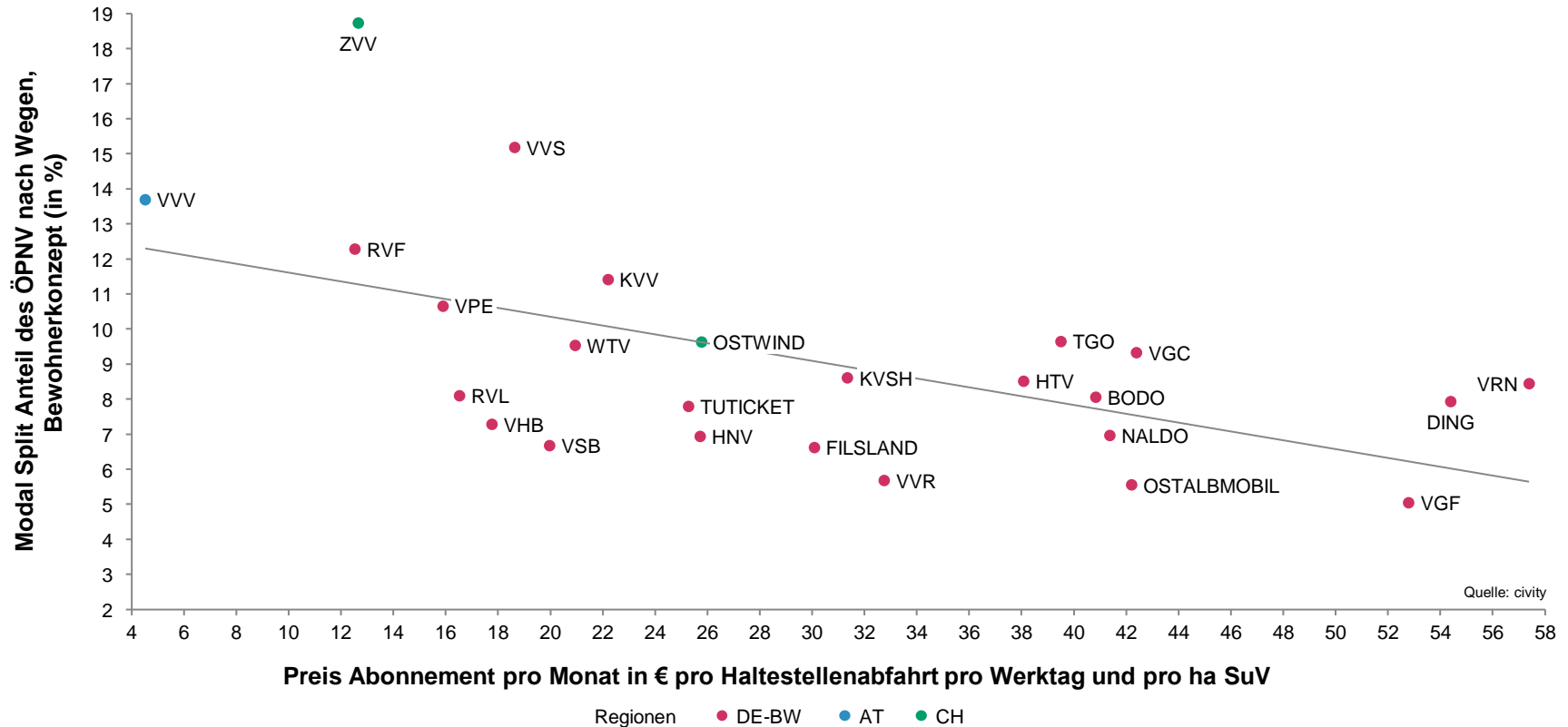
Es zeigt sich ein Zusammenhang zwischen schlechterem Preis-Leistungs-Verhältnis und geringerem ÖPNV Modal Split

Preis-Leistungs-Verhältnis und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Verbünde



1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrkarte-Kategorie.
 Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Auf Kreisebene zeigt sich ein Zusammenhang zwischen höherem Tarifniveau und geringerem Modal Split des ÖPNV

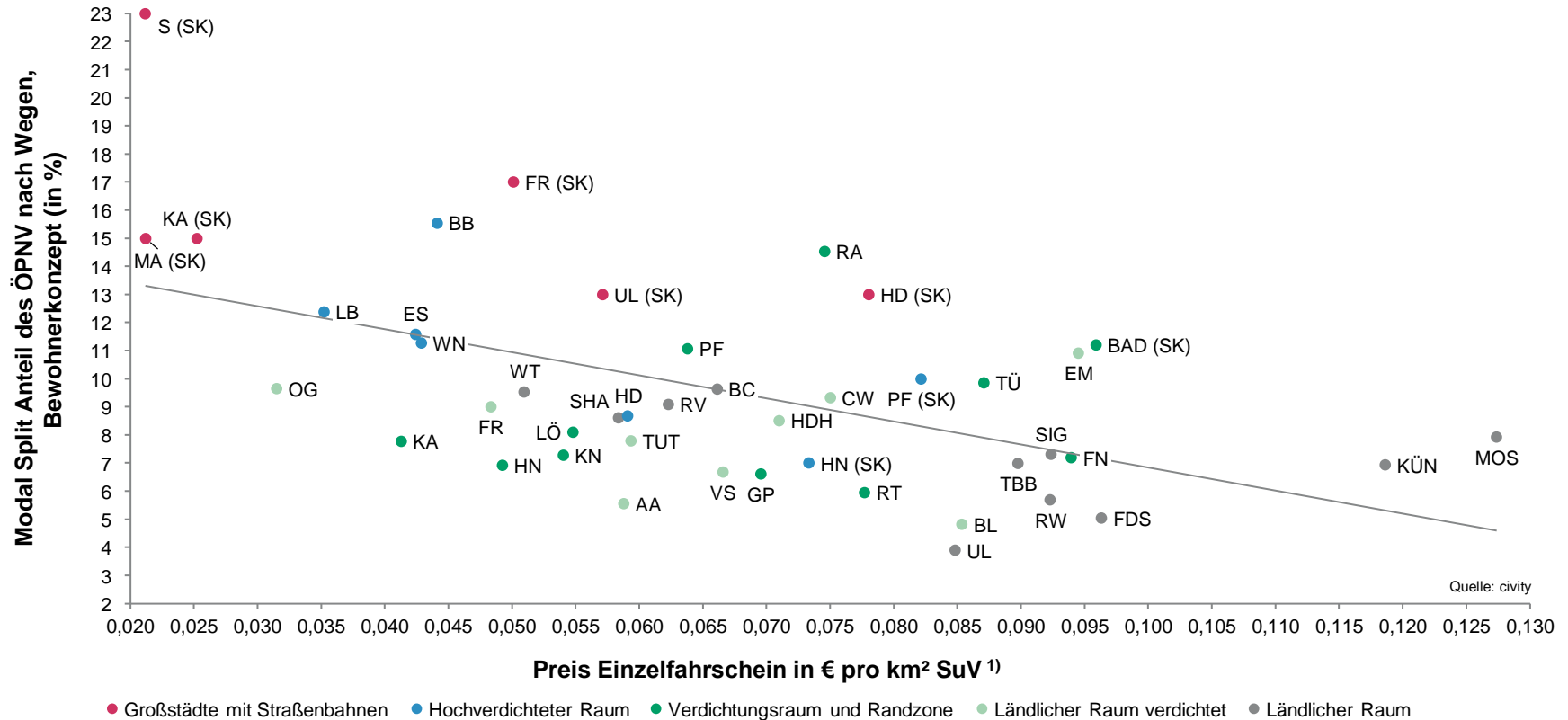
Tarifniveau und Modal Split in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise

SuV



1) Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Kreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Kreis.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Bezogen auf die Gesamtfläche zeigen die Daten keinen Zusammenhang zwischen Tarifniveau und Modal Split Anteil

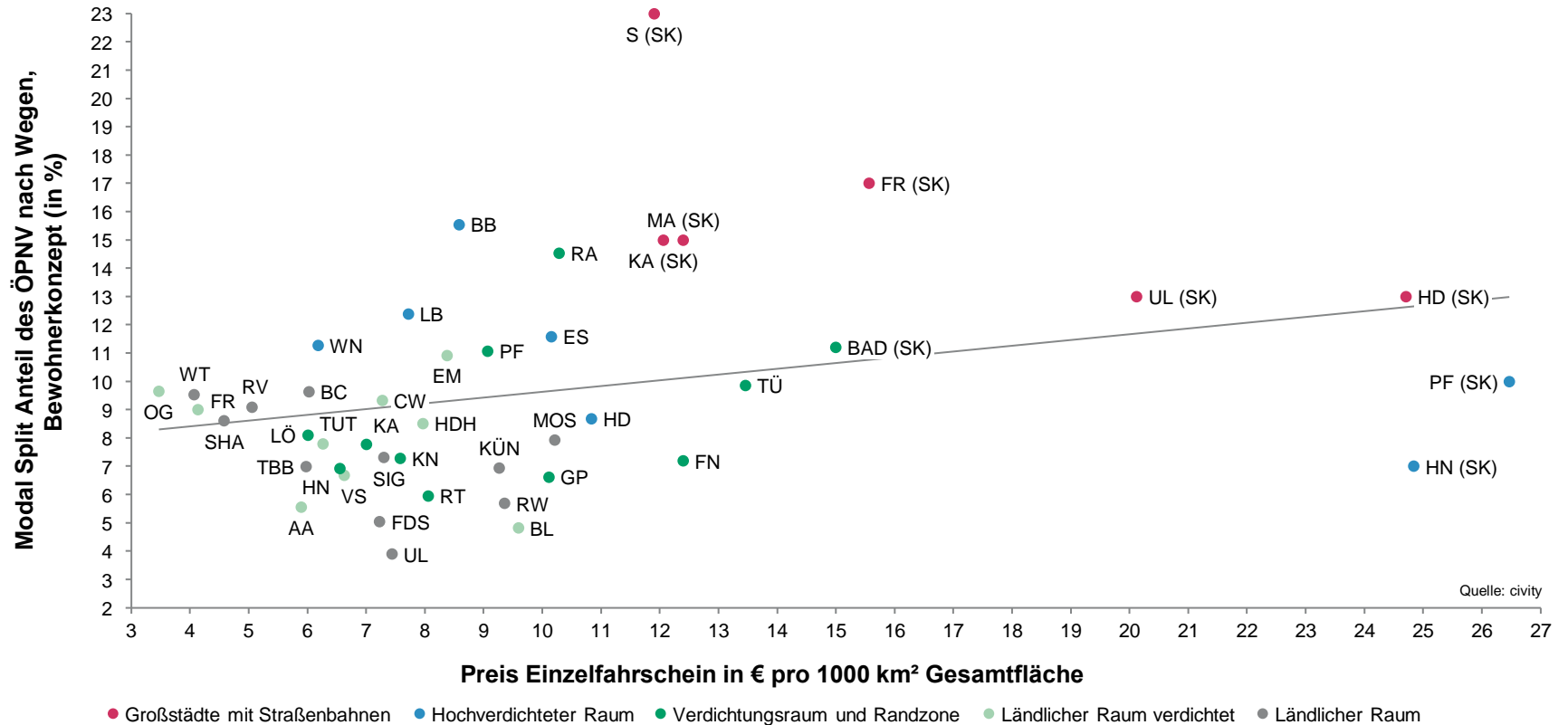
Tarifniveau und Modal Split in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise

Gesamtfläche



1) Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Kreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Kreis.

Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

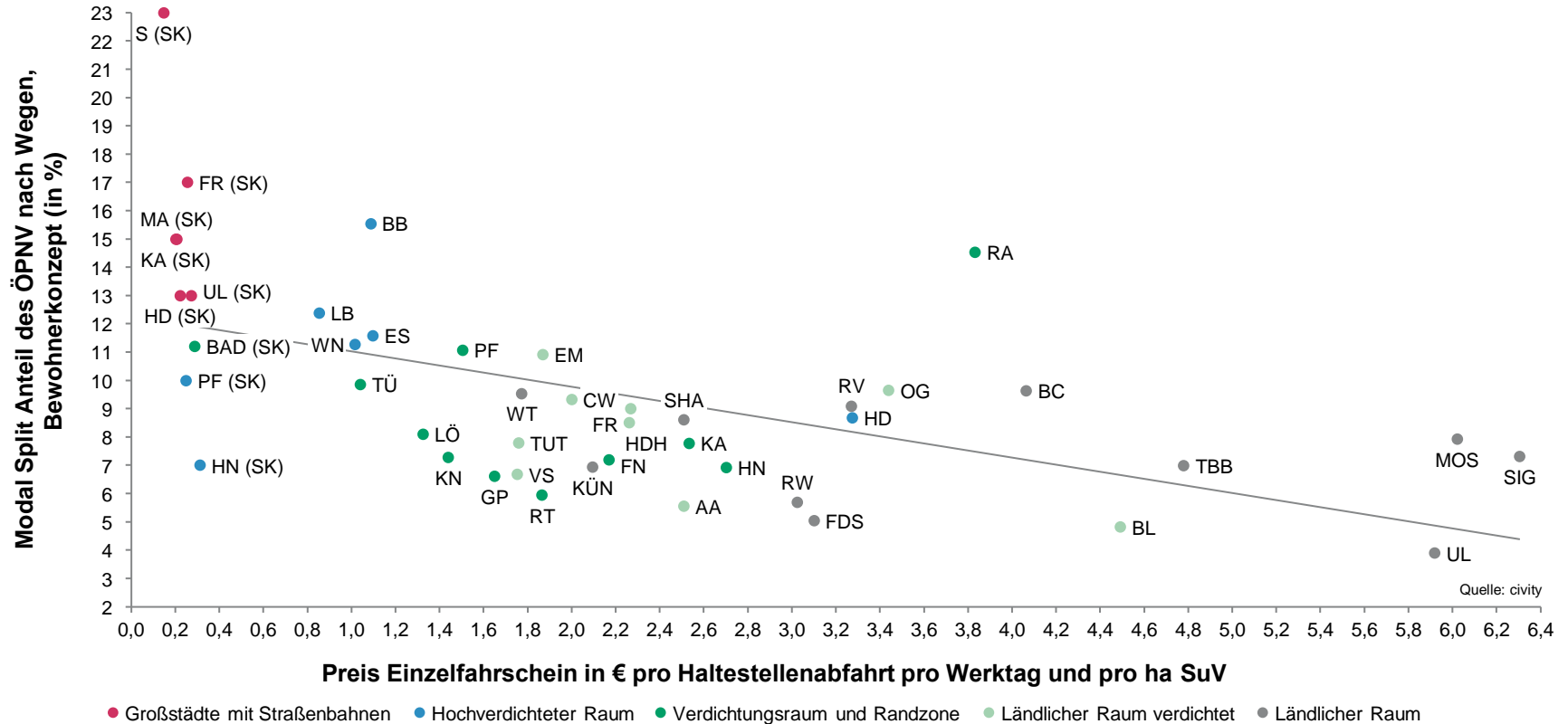
Es zeigt sich ein Zusammenhang zwischen schlechterem Preis-Leistungs-Verhältnis und geringerem ÖPNV Modal Split

Preis-Leistungs-Verhältnis und Modal Split in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises. Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Bezüglich des Tarifniveaus der Abos ist auf Kreisebene nur ein leichter Zusammenhang zum Modal Split zu erkennen

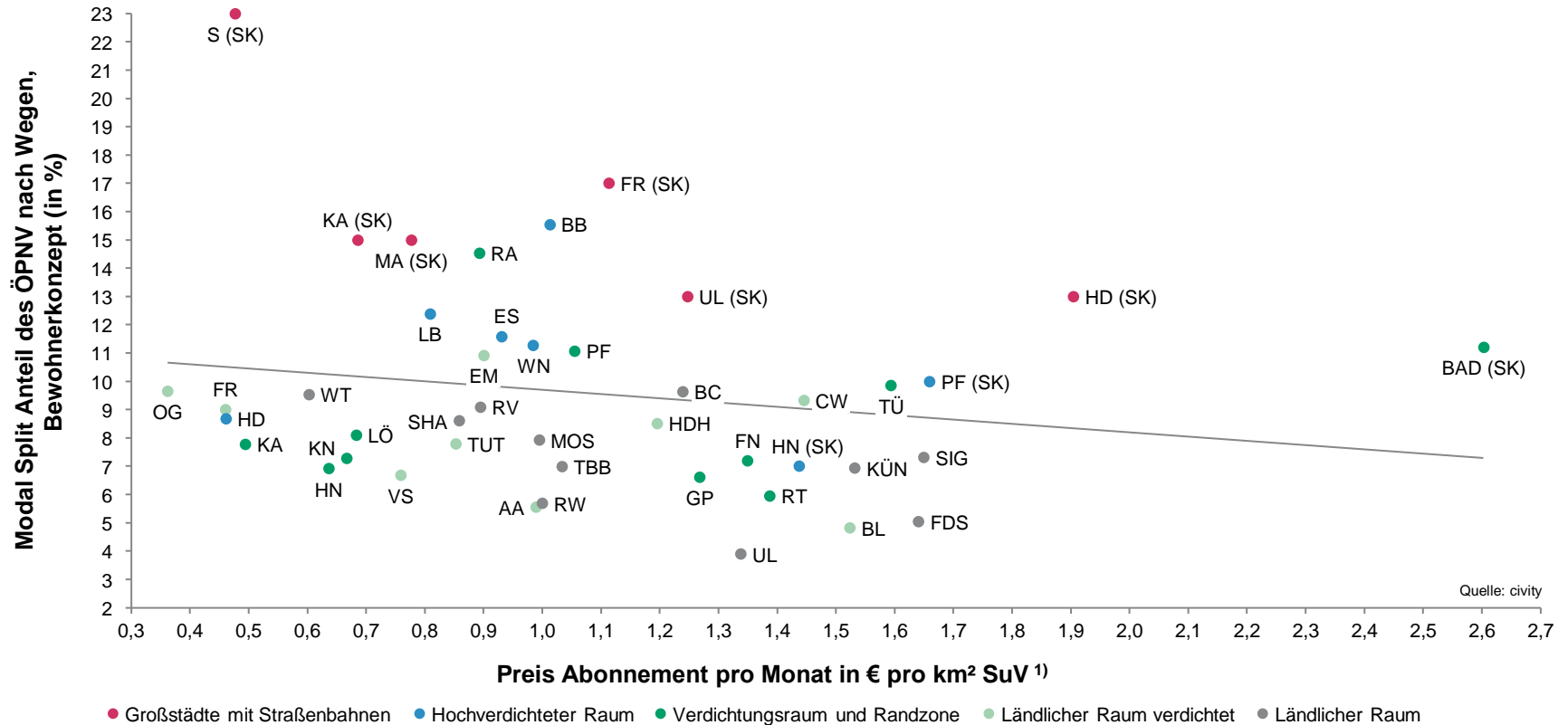
Tarifniveau und Modal Split in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise

SuV



1) Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Kreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Kreis; Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

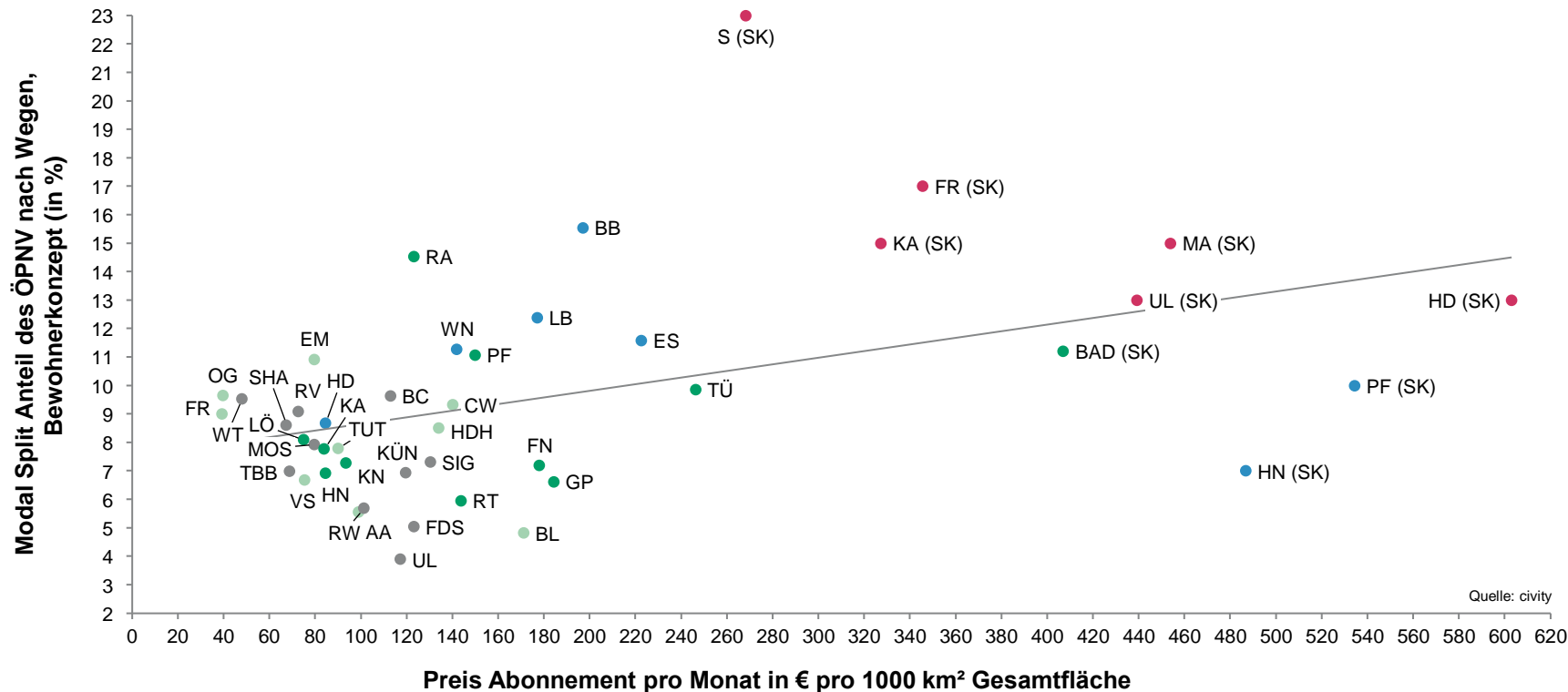
Bezogen auf die Gesamtfläche zeigen die Daten keinen Zusammenhang zwischen Tarifniveau und Modal Split Anteil

Tarifniveau und Modal Split in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



● Großstädte mit Straßenbahnen ● Hochverdichteter Raum ● Verdichtungsraum und Randzone ● Ländlicher Raum verdichtet ● Ländlicher Raum

1) Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Kreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Kreis; Quelle: Tarife nominal (civity 2020 / NVBW)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

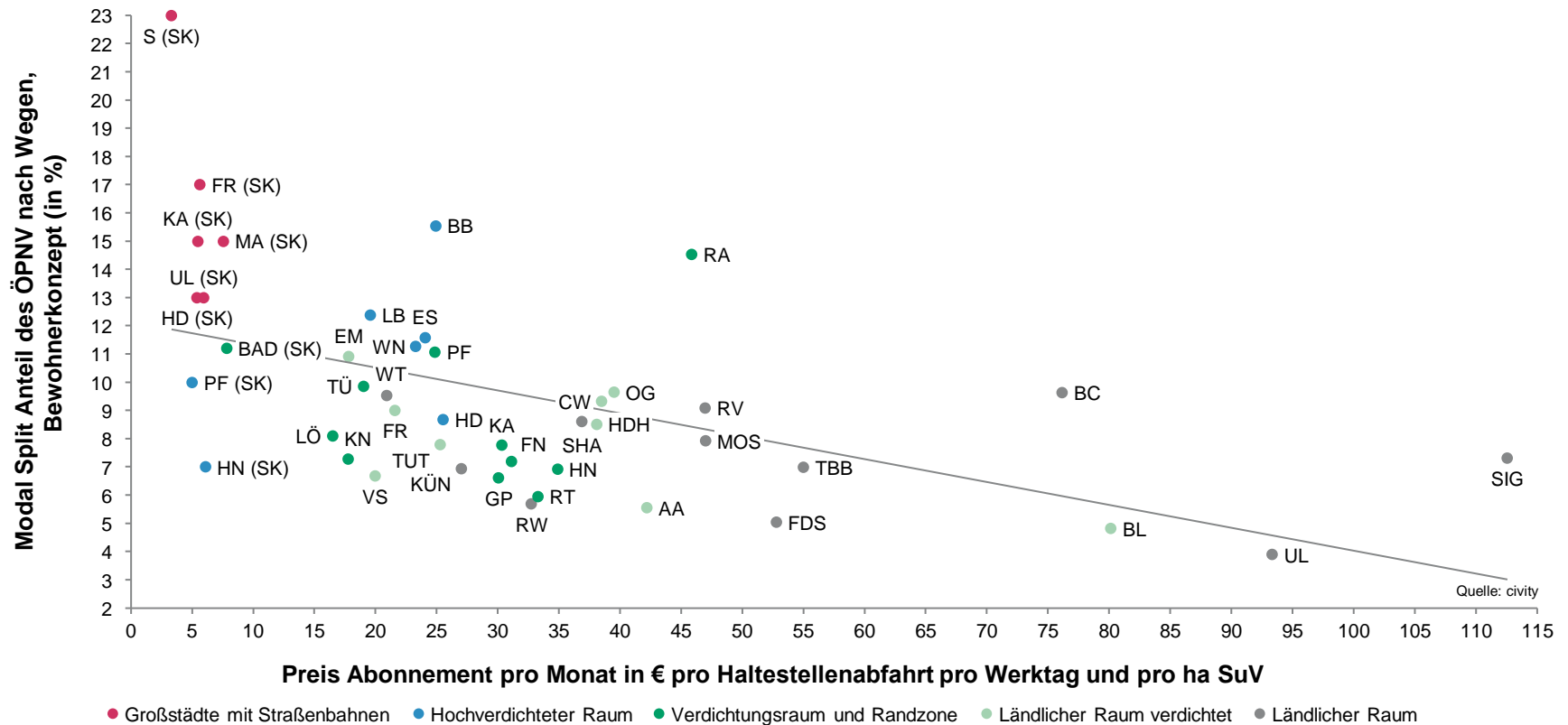
Es zeigt sich ein Zusammenhang zwischen schlechterem Preis-Leistungs-Verhältnis und geringerem ÖPNV Modal Split

Preis-Leistungs-Verhältnis und Modal Split in Baden-Württemberg

NOMINAL



Kreise



Landkreise: Höchster Preis für Fahrten ins Kreiszentrum, alle Gemeinden im Landkreis mehrfach ins Kreiszentrum geroutet, entspricht dem zu erwartenden Maximalpreis pro Landkreis. Stadtkreise: Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Stadtkreises. Quelle: Tarife nominal (civity 2020, NVBW 2020), Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

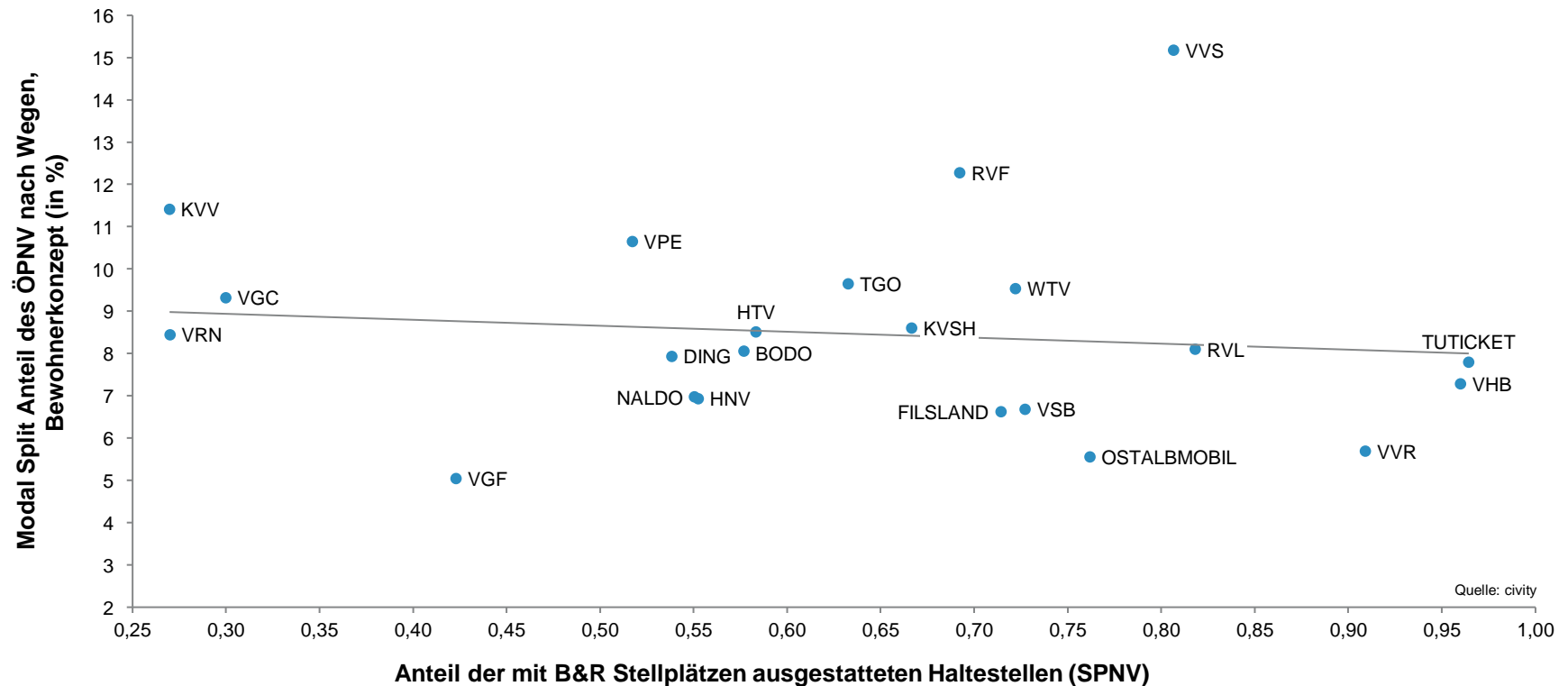
Agenda

- Einleitung
 - Strukturelle Voraussetzungen
 - Angebotsqualität
 - Tarife
 - Preis-Leistungs-Verhältnis
 - **Nachfrage und Modal Split**
 - Relationskorridore
 - Marktpotenzial
 - Handlungsempfehlungen
 - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
 - Modal Split Anteil des ÖPNV
 - Siedlungsdichte und Modal Split
 - Angebotsdichte und Modal Split
 - Netz- und Taktdichte und Modal Split
 - Tarifniveau und Modal Split
 - **B+R / P+R Infrastruktur und Modal Split**

Zwischen der Stationsausstattungsquote mit B&R und dem Modal Split lässt sich *kein* Zusammenhang erkennen

Ausstattungsquote mit Bike & Ride Standorten vs. Modal Split in BaWü

Verbünde



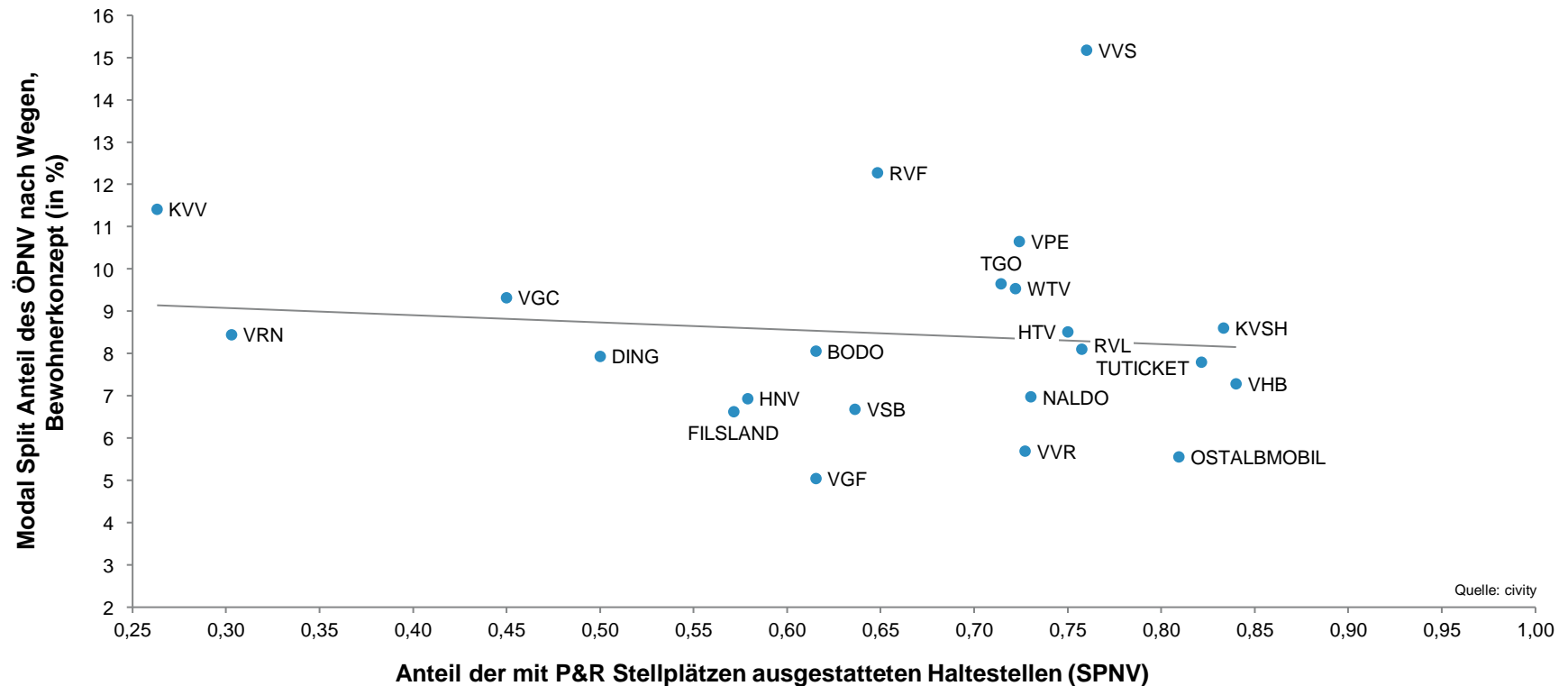
Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), B&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Zwischen der Stationsausstattungsquote mit P&R und dem Modal Split lässt sich *kein* Zusammenhang erkennen

Ausstattungsquote mit Park & Ride Standorte vs. Modal Split in BaWü

Verbünde



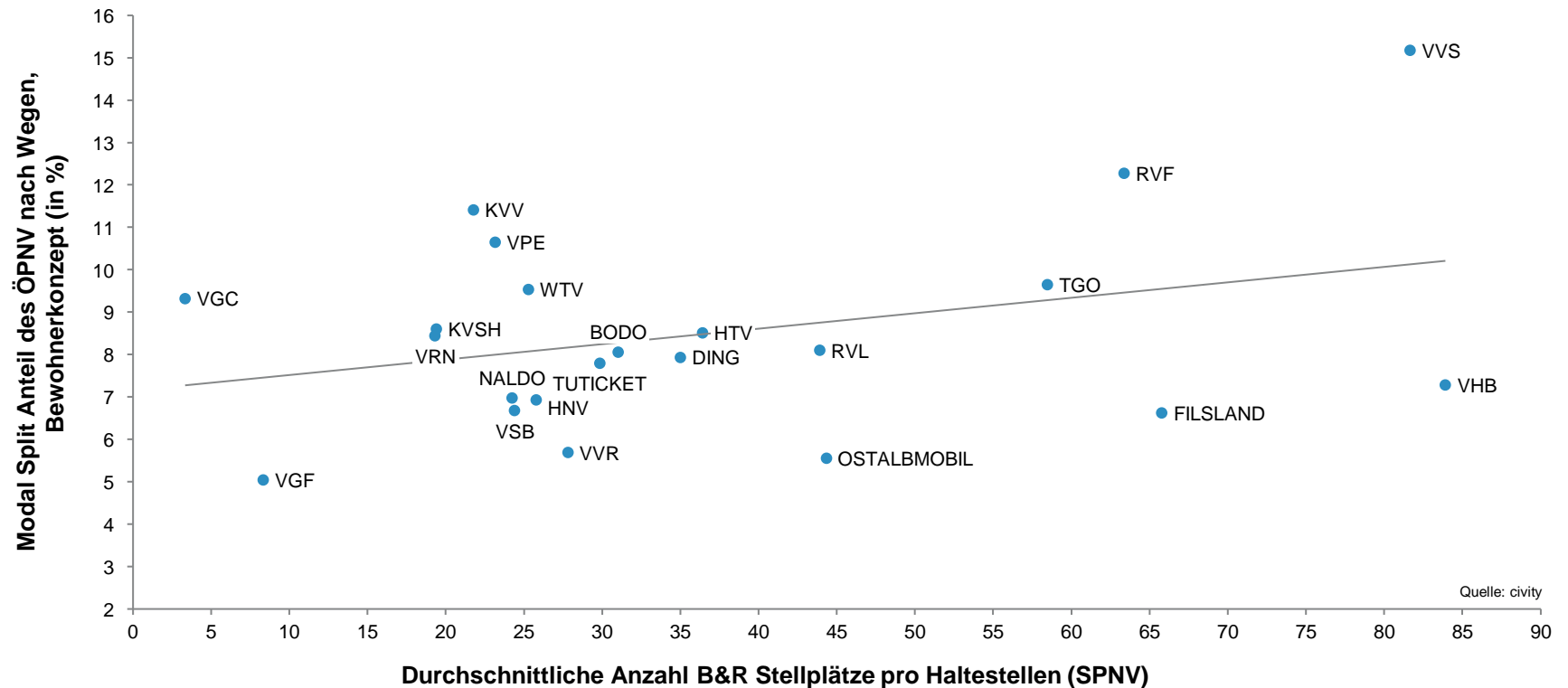
Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), P&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Zwischen B&R Stellplatzzahl pro SPNV-Haltestelle und Modal Split lässt sich kein signifikanter Zusammenhang erkennen

Durchschnittliche Anzahl B&R Stellplätze pro Haltestellen (SPNV) in BaWü

Verbände



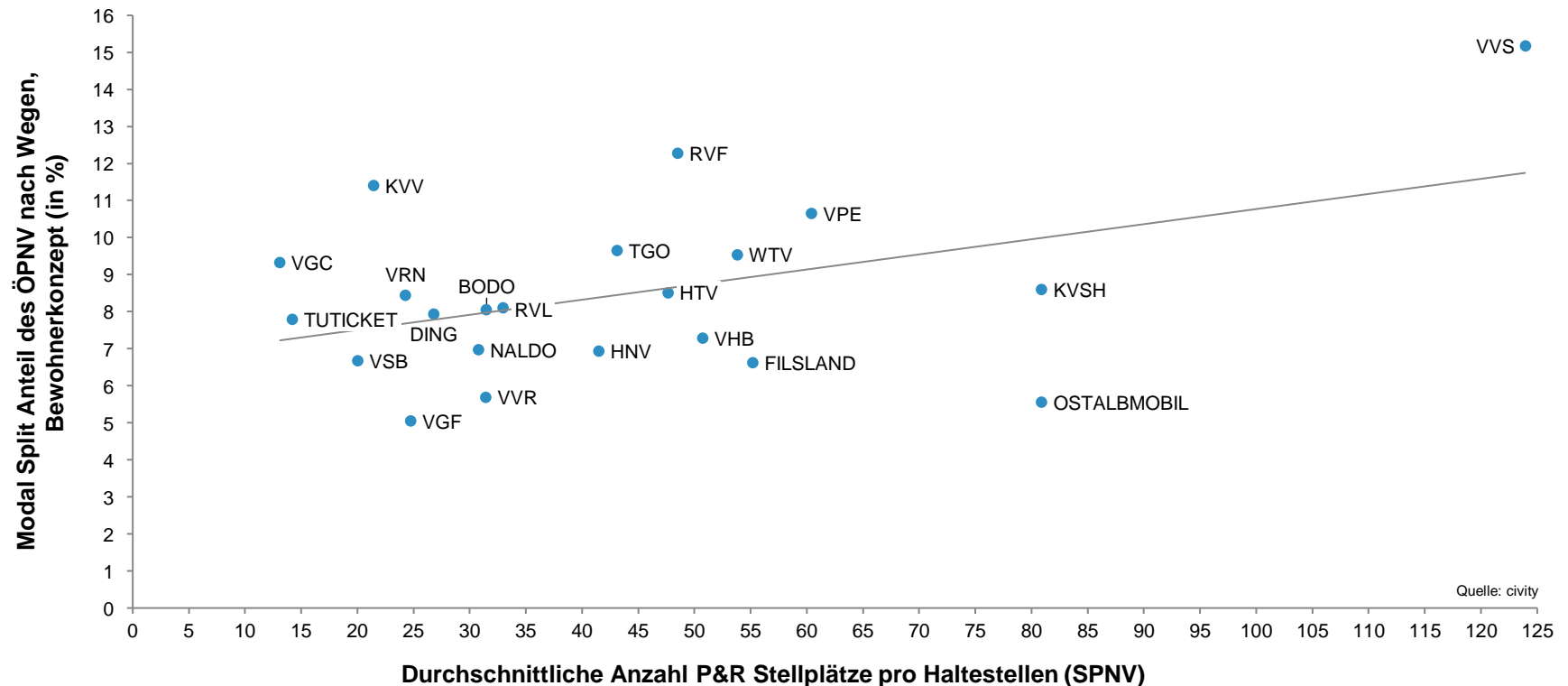
Quelle: civity

Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), B&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen P&R Stellplatzzahl pro SPNV-Haltestelle und Modal Split lässt sich kein signifikanter Zusammenhang erkennen

Durchschnittliche Anzahl P&R Stellplätze pro Haltestellen (SPNV) in BaWü

Verbünde

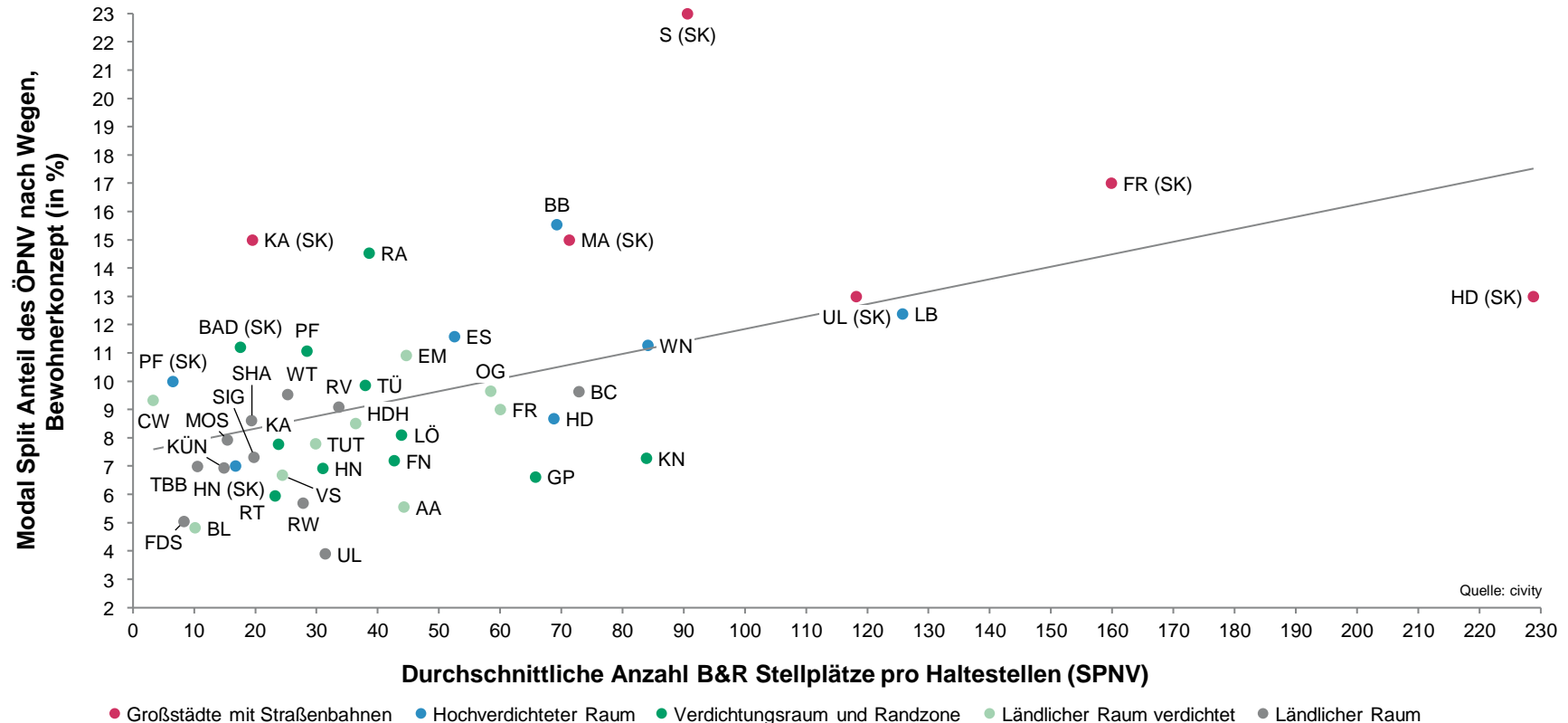


Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), P&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen B&R Stellplatzzahl pro SPNV-Haltestelle und Modal Split lässt sich ein Zusammenhang erkennen

Durchschnittliche Anzahl B&R Stellplätze pro Haltestellen (SPNV) in BaWü

Kreise



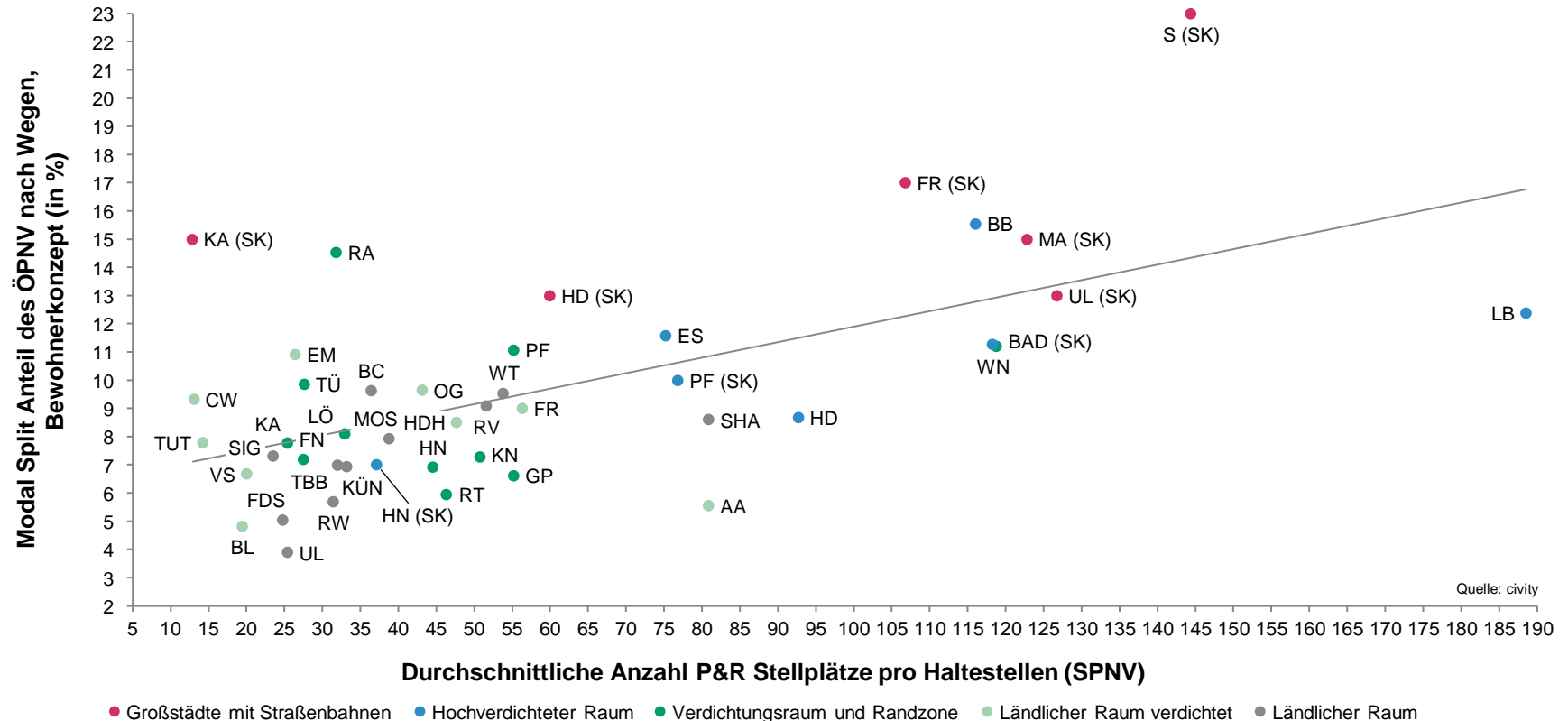
Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), B&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen P&R Stellplatzzahl pro SPNV-Haltestelle und Modal Split lässt sich ein Zusammenhang erkennen

Durchschnittliche Anzahl P&R Stellplätze pro Haltestellen (SPNV) in BaWü

Kreise



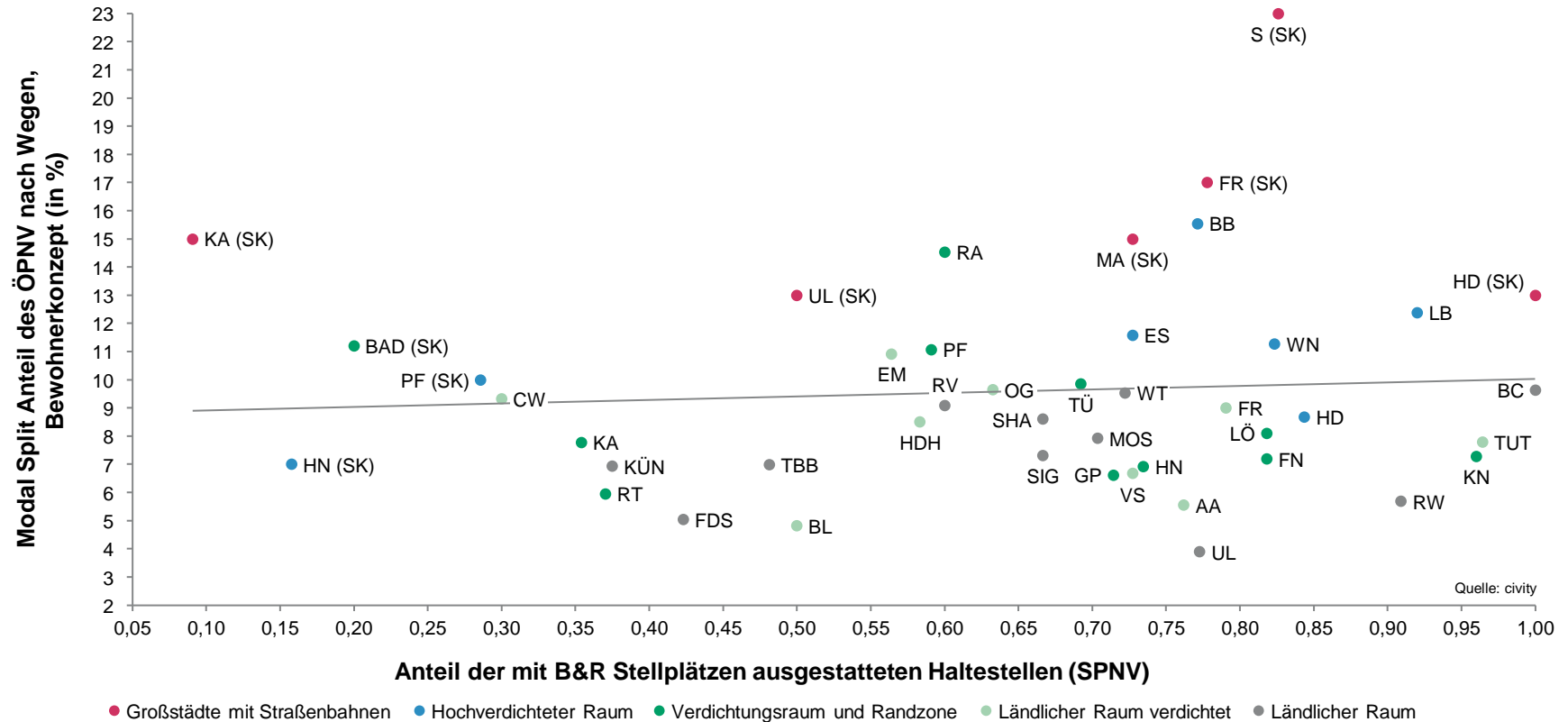
Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), P&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zwischen der Stationsausstattungsquote mit B&R und Modal Split lässt sich *kein* Zusammenhang erkennen

Ausstattungsquote mit Bike & Ride Standorte vs. Modal Split in BaWü

Kreise



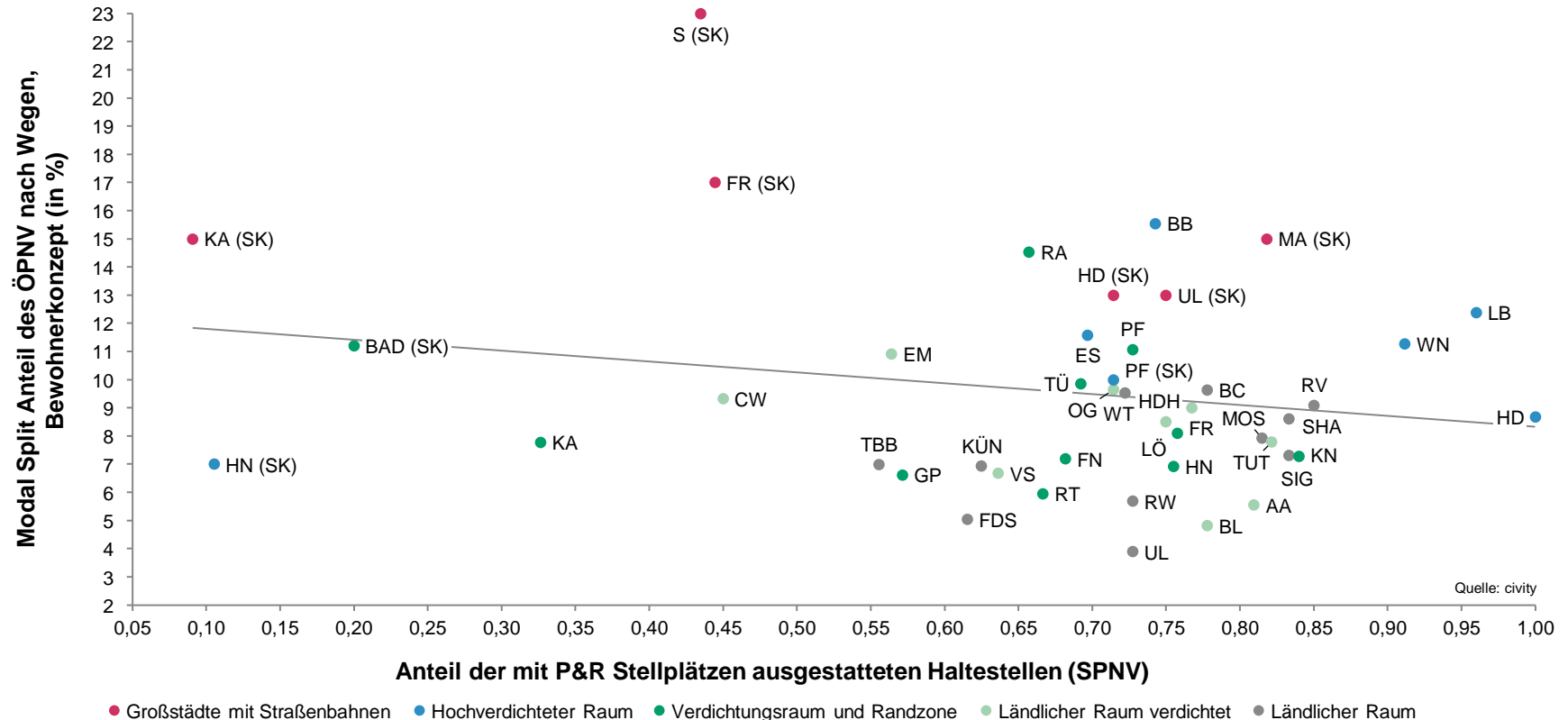
Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), B&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Zwischen der Stationsausstattungsquote mit P&R und Modal Split lässt sich *kein* Zusammenhang erkennen

Ausstattungsquote mit Park & Ride Standorte vs. Modal Split in BaWü

Kreise



Quelle: SPNV-Hst. (civity 2020), P&R Stellplätze (Stationsdatenbank Baden-Württemberg 2020), Modal Split Werte (BMVI 2019, MiD 2017: S, MA, KA, FR, HD, HN, UL: Bericht Land BW; BAD: Small-Area Verfahren; Sonstige Kreise: B3 Datensatz nach Auswertung civity)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Inhalt

- Einleitung
- Strukturelle Voraussetzungen
- Angebotsqualität
- Tarife
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Nachfrage und Modal Split
- **Relationskorridore**
- Marktpotenzial
- Handlungsempfehlungen
- Zusammenfassendes Fazit

Die Achsen landesweiter Bedeutung haben wir in zwei Stufen untersucht

Analyse Relationskorridore/Achsen landesweiter Bedeutung

METHODIK

Vorgehen

Erläuterungen

1 Ableitung bedeutendster Achsen nach Volumen



- Kreis-zu-Kreis-Beziehung
- Basis: Verflechtungsdaten aus BVWP

- **Datengrundlage** für die Analyse sind die **Verflechtungsraumdaten des BVWP**
 - Verkehrsbeziehungen auf Kreisebene
 - Alle Verkehre enthalten

- Im ersten Schritt wurden auf Ebene der Kreise die stärksten Beziehungen nach Wegen und Pkm berechnet

2 Überprüfung der SPNV- und Regiobuslinie auf Lücken



- Abgleich Kreis-zu-Kreis-Beziehungen mit SPNV- und Regiobuslinien

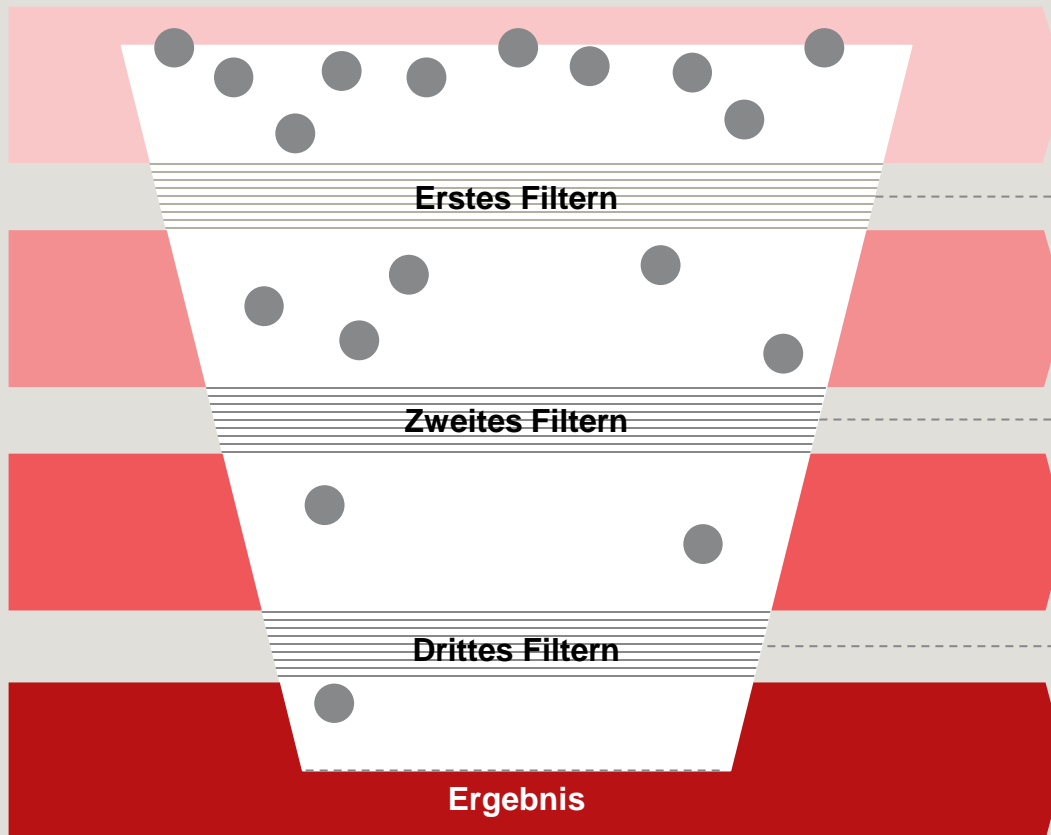
- Im zweiten Schritt wurden die **definierten Korridore** der SPNV- und Regiobuslinien (existierende und geplante) in Baden-Württemberg **auf Lücken geprüft**

Bei der Analyse auf Lücken wurde ein mehrstufiges Filterverfahren angewendet

Methodik

METHODIK

Gesamtmenge Relationen aus BVWP



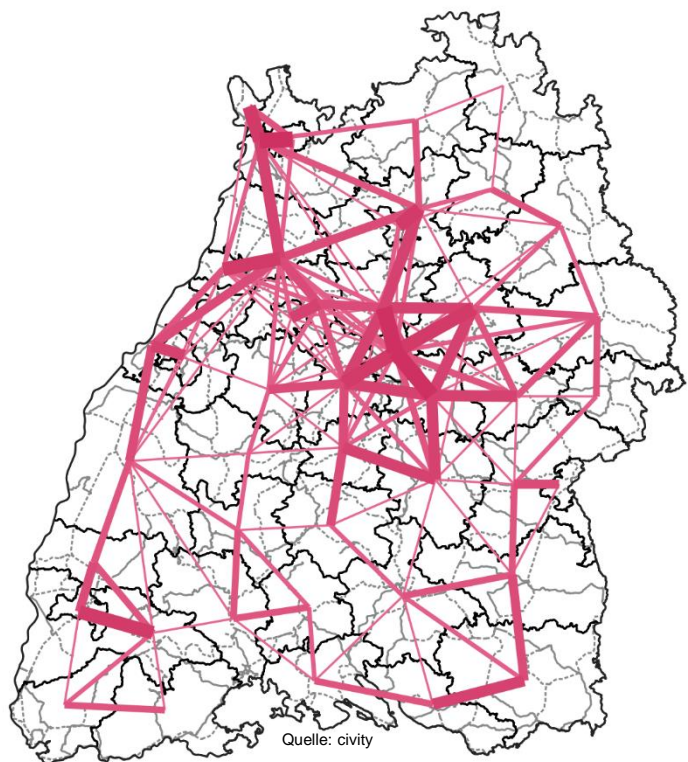
Beschreibung

- Auswahl des **obersten 15-Perzentil** der Relationen nach Wegen
- Herausfiltern aller Relationen mit **direkter SPNV-Verbindung** zwischen den Kreisen
- Herausfiltern aller Relationen mit **Regiobuslinie** (realisiert und geplant) zwischen den Kreisen
- Es verbleiben die Relationen mit höchstem Volumen ohne Regiobuslinie oder direkter SPNV-Verbindung

Die obersten 15 % der Relationen (nach Wegeaufkommen) decken alle Kreise ab

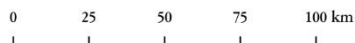
Top-Relationskorridore (BVWP)

Top p15

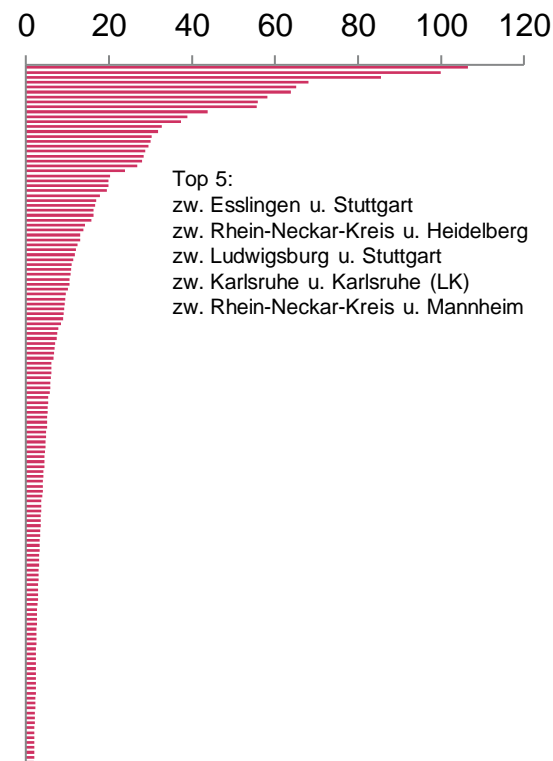


Top p15 Relationen BVWP

- Mittleres Aufkommen
- Hohes Aufkommen
- Sehr hohes Aufkommen
- Regiobuslinien
- Schienenstrecken



Aufkommen [Mio. Wege p. a.]



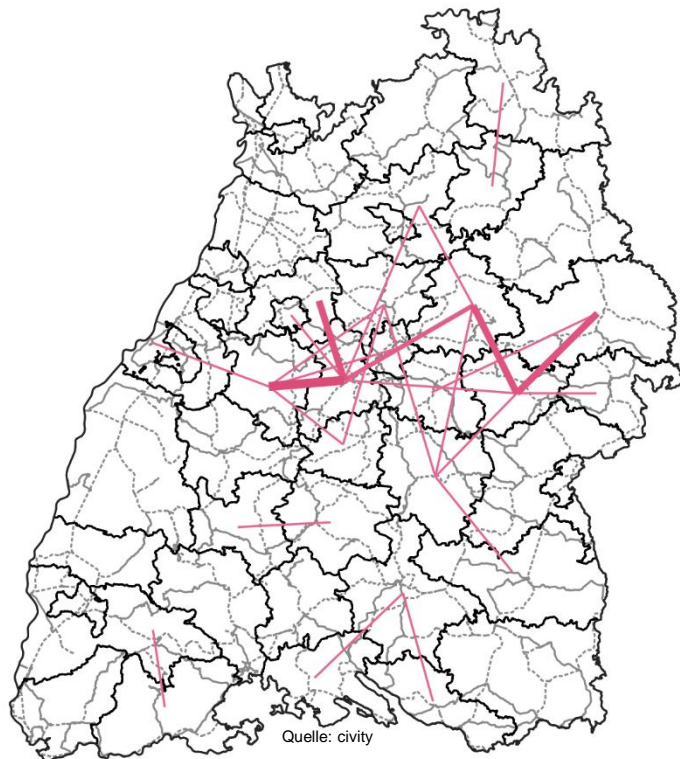
Quelle: civity

Quelle: Relationskorridore (civity 2020, BVWP 2015)

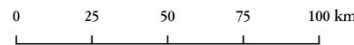
Bedeutsame Relationen ohne direkte SPNV-Verbindung finden sich vor allem tangential im Umland von Stuttgart

Top-Relationskorridore (BVWP)

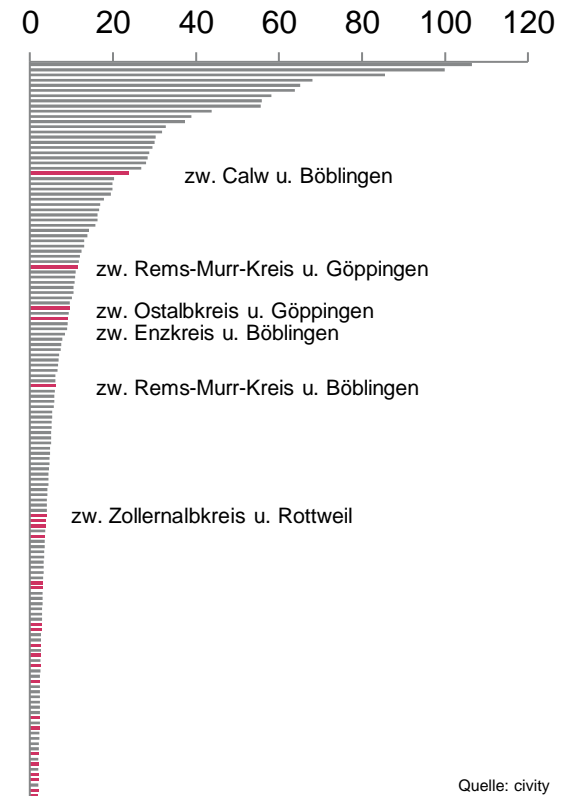
Top p15, ohne direkte SPNV-Verbindung



- Top p15 Relationen BVWP ohne SPNV-Verbindung
- Mittleres Aufkommen
 - Hohes Aufkommen
 - Sehr hohes Aufkommen
 - Regiobuslinien
 - - - Schienenstrecken



Aufkommen [Mio. Wege p. a.]



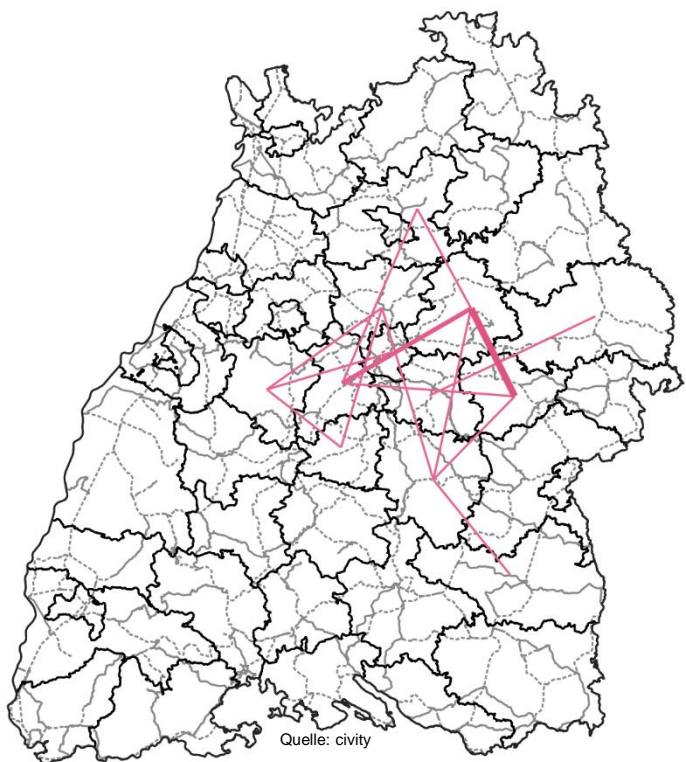
Quelle: Relationskorridore (civity 2020, BVWP 2015)

Bedeutame Relationen ohne direkte SPNV- oder Regiobus-Verbindung finden sich vor allem im Umland von Stuttgart

Top-Relationskorridore (BVWP)

Top p15, ohne direkte Regiobus- und SPNV-Verbindung

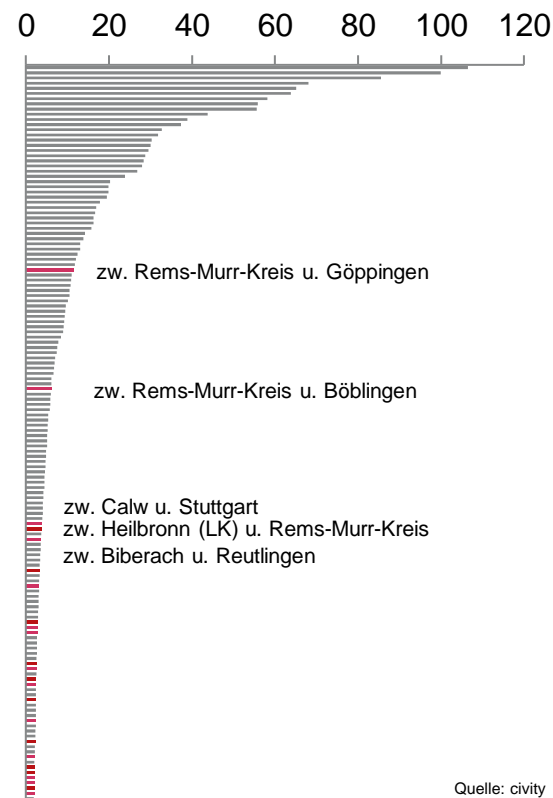
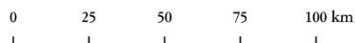
Aufkommen [Mio. Wege p. a.]



Top p15 Relationen BVWP
ohne SPNV-Verbindung und
ohne Regiobusverbindung

- Mittleres Aufkommen
-
-
- Hohes Aufkommen
-
- Sehr hohes Aufkommen
- Regiobuslinien
- - - Schienenstrecken

Quelle: civity



Quelle: civity


Quelle: Relationskorridore (civity 2020, BVWP 2015)

Insbesondere für einige Tangentialen um Stuttgart sollte eine Verbesserung der ÖPNV-Angebote untersucht werden

Ergebnisse

Top Relationen nach Wegen			
Relation	Wert [Mio. Wege p. a.]		
zw. LK Calw und LK Böblingen	23,8	✗	✓
zw. Rems-Murr-Kreis und LK Göppingen	11,4	✗	✗
zw. Ostalbkreis und LK Göppingen	9,5	✗	✓
zw. Enzkreis und LK Böblingen	9,1	✗	✓
zw. Rems-Murr-Kreis und LK Böblingen	6,1	✗	✗
zw. LK Calw und Stuttgart	3,7	✗	✗
zw. LK Heilbronn und Rems-Murr-Kreis	3,6	✗	✗
zw. LK Biberach und LK Reutlingen	3,2	✗	✗

 Direkte SPNV-Verbindung

 Regiobuslinien realisiert oder geplant

Quelle: Relationskorridore (civity 2020, BVWP 2015)

Inhalt

- Einleitung
- Strukturelle Voraussetzungen
- Angebotsqualität
- Tarife
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Nachfrage und Modal Split
- Relationskorridore
- **Marktpotenzial**
- Handlungsempfehlungen
- Zusammenfassendes Fazit

Baden-Württemberg hat das Potenzial die ÖPNV-Nachfrage substantiell zu steigern – Best-Practice-Regionen als Vorbild

Marktpotenzial – Zusammenfassung

- 1 — Die **Best-Practice-Regionen in Österreich und der Schweiz** weisen in allen Raumkategorien **deutlich höhere Modal-Split-Anteile des öffentlichen Verkehrs** auf. Aufgrund der grundsätzlich vergleichbaren strukturellen Voraussetzungen halten wir das Erreichen dieser Modal-Split-Werte **auch in Baden-Württemberg für möglich**.
- 2 — Legt man die spezifischen Best-Practice-Werte pro Raumkategorie pauschal zu Grunde, ergibt sich ein **zusätzliches Marktpotenzial von rund 3,09 Mio. Wegen pro Tag** mit dem ÖPNV in Baden-Württemberg. Damit würde das **Verdoppelungsziel um 0,5 Mio. Wege pro Tag übererfüllt**.
- 3 — Rund 30 % des zusätzliche Wegepotenzials resultiert aus der Raumkategorie Verdichtungsraum mit Randzone (VR). Jeweils rund 20 % resultieren aus den Kategorien Hochverdichteter Raum (HV) und den Großstädten mit Straßenbahn (GS). **Um das Verdoppelungsziel zu erreichen, besteht das größte Potenzial zum Ausbau des ÖPNV in den Städten sowie den Verdichtungsräumen und den jeweiligen umliegenden Räumen**. Jeweils **weitere 15 %** des Wegepotenzials lassen sich mit einem deutlichen Ausbau des ÖPNV-Angebots im **ländlichen verdichteten Raum (LV) und im ländlichen Raum (LR)** generieren.
- 4 — Die potenzialstärksten Teilräume werden auf Basis der Stadt- und Landkreise konkret ausgewiesen, so dass **gezielte räumliche Schwerpunktsetzungen des ÖPNV-Ausbaus zur Erreichung der Potenziale** möglich sind.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Als Quelle für die Modal Split Werte wurden je Region einheitliche nationale oder regionale Erhebungen verwendet

Marktpotenzial: Datenquellen und -aufbereitung (1/2)

METHODIK

Grundsätzlich besteht die Schwierigkeit, dass Nachfragedaten auf einem gewissen Detaillevel – z. B. auf Kreisebene – nicht flächendeckend erhoben werden. Detaillierte Nachfragewerte beruhen daher in der Regel auch auf Hochrechnungen oder gar Schätzungen, so auch in unserer Analyse. Durch die Benutzung unterschiedlicher Schätzverfahren kann es daher je nach Quelle zu abweichenden Nachfragewerten kommen. Die in unserer Analyse verwendeten Quellen sind nachfolgend ausführlich dokumentiert.

Modal Split Werte Deutschland

- Der verwendete Modal Split Analyse basiert auf den Wegedaten der MiD 2017.
- Die Primärdaten der MiD 2017 werden über drei verschiedene

Aufbereitungsformen auf Kreisebene in das Projekt eingebracht.

1. Aufbereitungsform

- Sofern vorhanden werden die Angaben der MiD-Aufstockerstudien verwendet. Diese Angaben beziehen sich auf fast alle Stadtkreise sowie die Stadt Reutlingen.

2. Aufbereitungsform

- Für die restlichen Stadt- und Landkreise werden die Primärdaten (inklusive Aufstockerdaten) des B3-Datensatzes ausgewertet.¹⁾ Die Daten zeichnen sich durch genaue Ortsangaben aus, die für die gewünschten Untersuchungsebenen räumlich aggregiert werden. Bei dieser Aggregation werden Gewichtungen der

Befragungsergebnisse nach Altersklasse und Geschlecht durchgeführt.

3. Aufbereitungsform

- Reicht die MiD 2017 Stichprobe für einzelne Kreise nicht für eine statistisch valide Analyse aus, so werden als letzte Rückfallebene die Angaben des Small-Area-Verfahrens genutzt. Diese Angaben berücksichtigen weitere Gewichtungsfaktoren und werden zudem durch weitere Erhebungsergebnisse aus vergleichbaren Räumen ergänzt. Die Modal Split Werte des Stadtkreises Baden-Baden werden entsprechend nach diesem Verfahren ermittelt.

1) Siehe http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Nutzerhandbuch.pdf

Als Quelle für die Modal Split Werte wurden je Region einheitliche nationale oder regionale Erhebungen verwendet

Marktpotenzial: Datenquellen und -aufbereitung (2/2)

METHODIK

Modal Split Werte anderer Länder

- Für Österreich und die Schweiz werden jeweils regionale Erhebungen herangezogen. Für Vorarlberg (AT) ist das die KONTIV-Studie aus dem Jahr 2017, während für die Schweiz Modal Split Werte aus der Befragung des ARE von 2015 herangezogen wurden.
- Die Daten der verfügbaren Studien für die niederländische Benchmarkregion beruhen auf anderen Analyseverfahren als die Werte aus dem DACH-Raum. Sie sind daher nicht vergleichbar und in dieser Studie nicht berücksichtigt.

Das Marktpotenzial pro Kreis wird über eine mehrteilige Analysemethodik in verschiedenen Szenarien ermittelt

Marktpotenzial: Methodik (1/2)

METHODIK

Einteilung in Finanztopfgruppen

- Die Stadt- und Landkreise werden entsprechend der Raumkategorien des VM je nach Finanztopfzugehörigkeit gruppiert.
- Ziel- und Potenzialwerte der Szenarien werden – um die Komplexität der Analyse zu reduzieren – je Finanztopfgruppe ermittelt.
- Die Stadt Stuttgart wird als Landeshauptstadt und Stadt mit einem im Ist-Fall deutlich vom Rest der Kreise nach oben abweichenden ÖV Modal Split Wert in ihrer Gruppe nochmals getrennt betrachtet.

Ist-Modal Split Werte

- Die Ist-Modal Split Werte ebenso wie die Durchschnittswerte pro Gruppe werden in der Datenaufbereitungsphase nach den beschriebenen Verfahren ermittelt.

Best-Practice & Second-Best

- Die Raumkategorien des VM werden auf die Benchmarkregionen adaptiert. Entsprechend des in der Finanztopflogik verwendeten Strukturparameters (Einwohnerdichte) werden die Bezirke (AT) und Kantone (CH) jeweils einer Gruppe zugeordnet.
- Pro Gruppe wird der höchste Modal Split Wert als Best-Practice festgelegt. Für die Stadt Stuttgart wird die Stadt Zürich als Best-Practice gesetzt, da deren Strukturparameter am ehesten mit den Strukturparametern der Stadt Stuttgart vergleichbar sind.
- Der Second-Best-Wert stellt den zweitgrößten Modal Split Wert innerhalb einer Gruppe dar.

Zielwerte der Szenarien

- Die in der Analyse verwendeten Zielwerte pro FT-Gruppe der Szenarien 1 und 2 wurden mit dem VM gemeinsam in einem Workshop bestimmt.
- Zusätzlich sind die Zielwerte dahingehend nachträglich plausibilisiert und korrigiert, sodass für keinen Kreis der Zielwert seiner Gruppe unterhalb des Ist-Wertes liegt.
- Auch ist sichergestellt, dass die Anstiegsgrade bei der Entwicklung der Modal Splits (d. h. die Differenz aus Ziel- und Ist-Wert pro Kreis) in einem realistischen Bereich liegen.

Das Marktpotenzial pro Kreis wird über eine mehrteilige Analysemethodik in verschiedenen Szenarien ermittelt

Marktpotenzial: Methodik (2/2)

METHODIK

Bestimmen des Wegepotenzials

- In unserer Analyse werden mit der Bevölkerungsentwicklung und einem veränderten Mobilitätsverhalten zugunsten des ÖV zwei Faktoren berücksichtigt, die eine Veränderung der ÖV-Wege beeinflussen.
- Die Anzahl der Wege pro Person (also das grundsätzliche Mobilitätsbedürfnis) wird vereinfachend mit dem letzten verfügbaren Wert ab 2017 als konstant angenommen.
- Für das Marktpotenzial pro Kreis wird die Differenz aus dem Modal Split Wert im Ist-Fall mit dem Modal Split Zielwert pro Gruppe angesetzt. Über diesen potenziellen Zuwachs in Prozent und die Gesamtanzahl der Wege

pro Kreis kann die pro Szenario zusätzliche Anzahl der ÖV-Wege bestimmt werden. Dabei wird von einer 1:1 Verlagerung der Wege von anderen Verkehrsträgern zum ÖV ausgegangen.

- Die Summe aller zusätzlichen ÖV-Wege pro Kreis und ergibt das Potenzial für BW jeweils für das Szenario 1 und 2 gesamt.

Analyse des Zuwachses

- Der Zuwachs der ÖV-Wege wird in zwei Dimensionen analysiert.
- Zum einen wird die Rangfolge nach der Höhe ihres potenziellen Beitrags zum Gesamt-Marktpotenzial bei Erreichen des Modal Split Zielwerts ermittelt.
- Dabei werden die Kreise mit dem

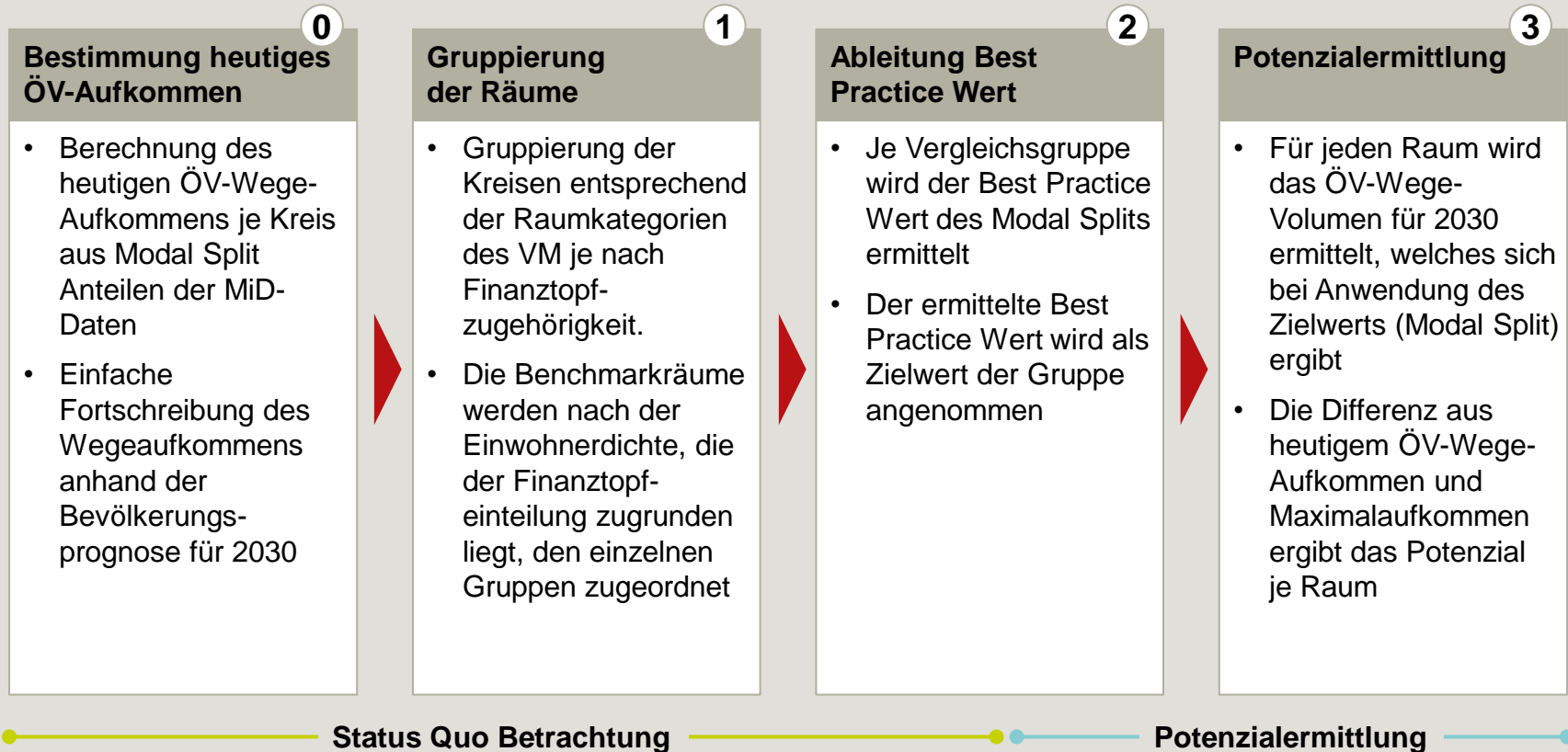
höchsten Beitrag ermittelt, die ihren Zielwert vollständig erreichen müssen, um das Verdoppelungsziel zu erreichen.

- Zum anderen wird der Beitrag der zwei Faktoren „Bevölkerungsentwicklung“ und „verändertes Mobilitätsverhalten“ gemessen. Dazu wird der Zuwachs an Wegen bei einer Steigerung des Modal Splits um 1 % mit dem Zuwachs an Wegen durch die Bevölkerungsentwicklung verglichen.

Die Ableitung des Marktpotenzials stützt sich auf die heutigen Modal Split Anteile im Abgleich zum Best Practice

Vorgehen – Ableitung Marktpotenzial

METHODIK



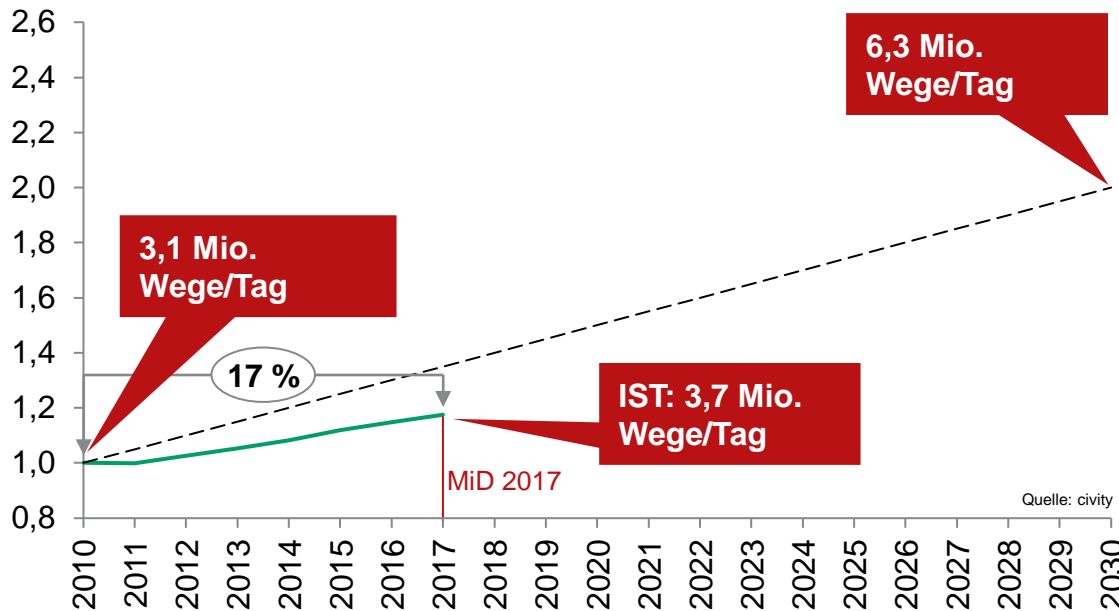
Hinweis: Aufgrund der besseren Datenverfügbarkeit wurde das Marktpotenzial auf Basis von Wegen abgeleitet

Ziel: „Verdoppelung der absoluten Wege mit dem ÖPNV von 2010 auf 2030“

Ausgangslage und Zielsetzung

2010-2017

Indexierte Entwicklung (Index 2010)



Entwicklung 2010 bis 2017

Zuwachs an ÖPNV Wegen: +17 %
(+ 0,55 Mio. Wege/Tag)

Veränderung bedingt durch:

- Einwohnerzuwachs: leichtes Wachstum
- Wege pro Einwohner: rückläufig
- Anstieg Modal Split Anteil ÖPNV: + 1,8 %-Punkte

— ÖV-Wege gesamt — Plan

Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2008, MiD 2017), EW (Destatis 2010-2018)

2009 – 2016: Interpolation von ÖV-Fahrweite, Wegehäufigkeit und Modal Split

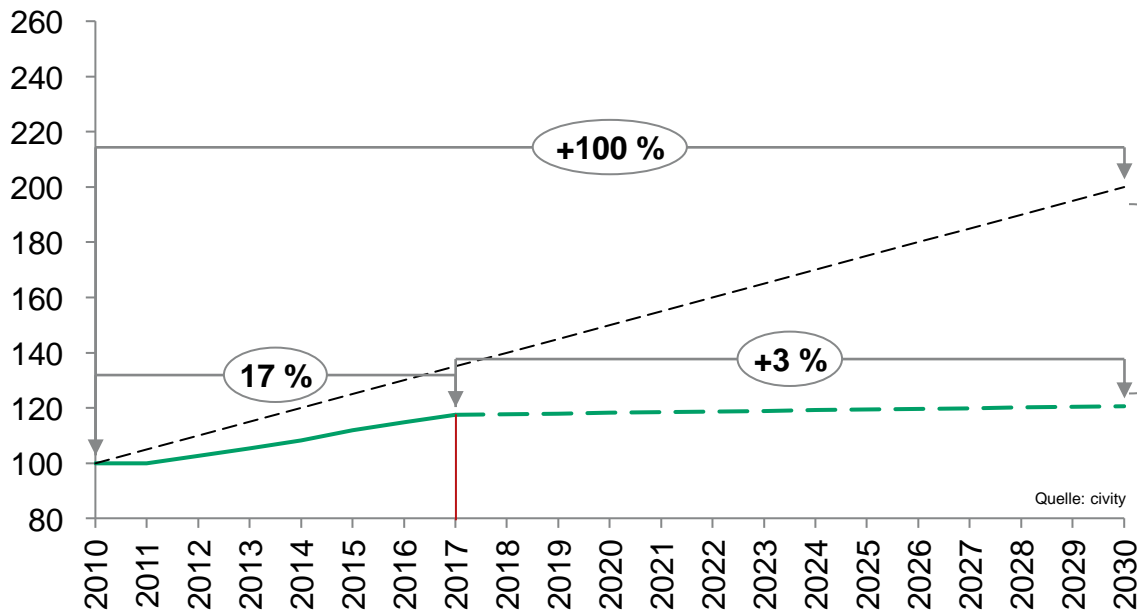
Hinweis: Die Analyse wurde aufgrund der Datenverfügbarkeit auf Basis von Wegen und nicht auf Basis von Pkm durchgeführt.

Das Bevölkerungswachstum allein reicht zur Erreichung des Verdoppelungsziels nicht aus

Marktpotenzial

2017-2030

Indexierte Entwicklung (Index 2010)



Entwicklung 2017 bis 2030

Zuwachs an ÖPNV Wegen: +3 %:
(+ 0,099 Mio. Wege/Tag)

Veränderung:

- Einwohnerzuwachs: 3 %

**Delta in 2030 ohne Modal Split Veränderung:
2,5 Mio. Wege**

— ÖV-Wege gesamt — Einwohneranteil - - Plan

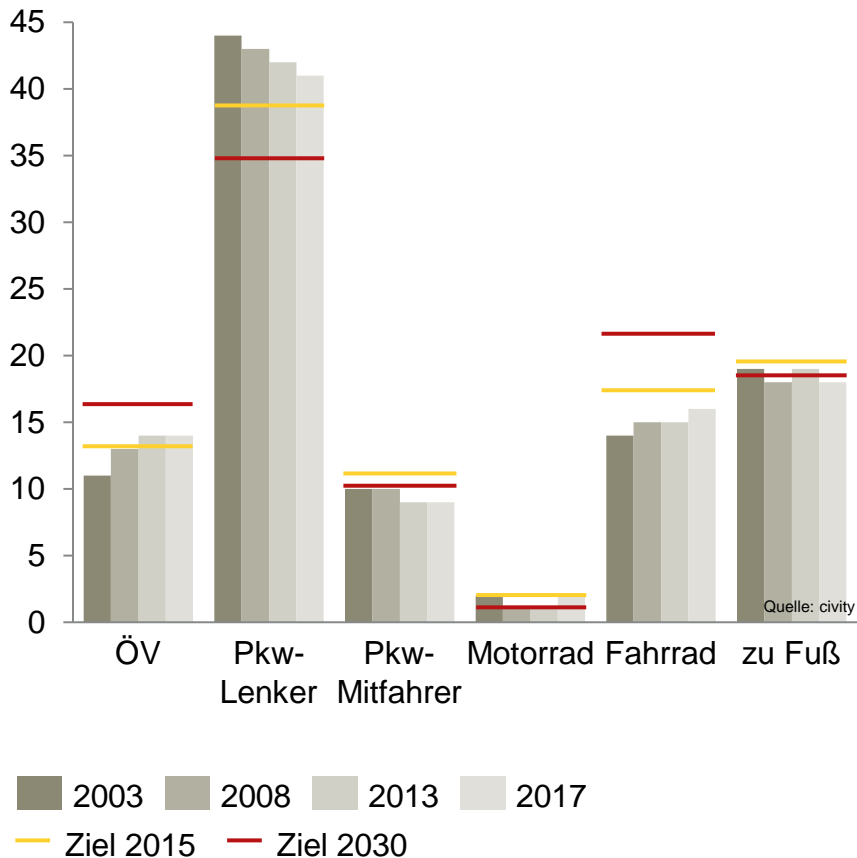
Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2008, MiD 2017), EW (Destatis 2010-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)

2009 – 2016: Interpolation von ÖV-Fahrweite, Wegehäufigkeit und Modal Split

Ab 2017 lineare Fortschreibung auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und der Zielwerte

Vorarlberg verfolgt ehrgeizige Modal Split Ziele und befindet sich auf einem guten Weg die Ziele zu erreichen

Modal Split Entwicklung und Ziele Vorarlberg



Eckpunkte aus Mobilitätskonzept

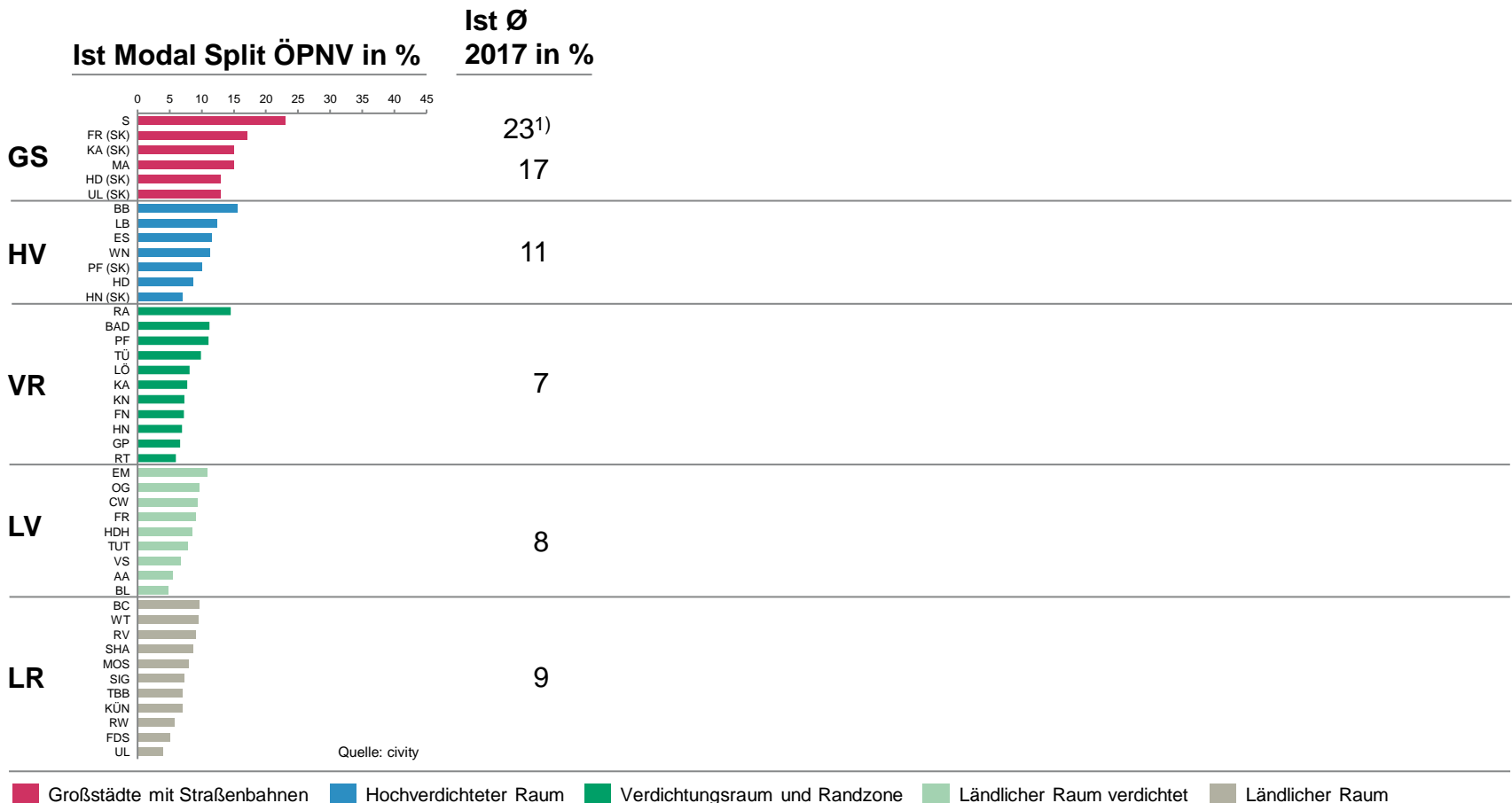
- Für das Jahr 2030 werden folgende Ziele für die Verkehrsmittelwahl der Vorarlberger Bevölkerung angestrebt
 - **16 Prozent der Wege sollen mit Bus und Bahn zurückgelegt werden**
 - 21 Prozent mit dem Fahrrad
 - Der Anteil der Fußwege soll sich langfristig auf 18 Prozent stabilisieren
 - Der Wegeanteil der Mitfahrer*innen soll von 9 auf 10 Prozent erhöht werden

Quelle: Mobilitätskonzept, Vorarlberg 2019, S. 23

Die Marktpotenzialermittlung setzt auf den heutigen Modal Split Anteil des ÖPNV auf

Marktpotenzial

2017-2030



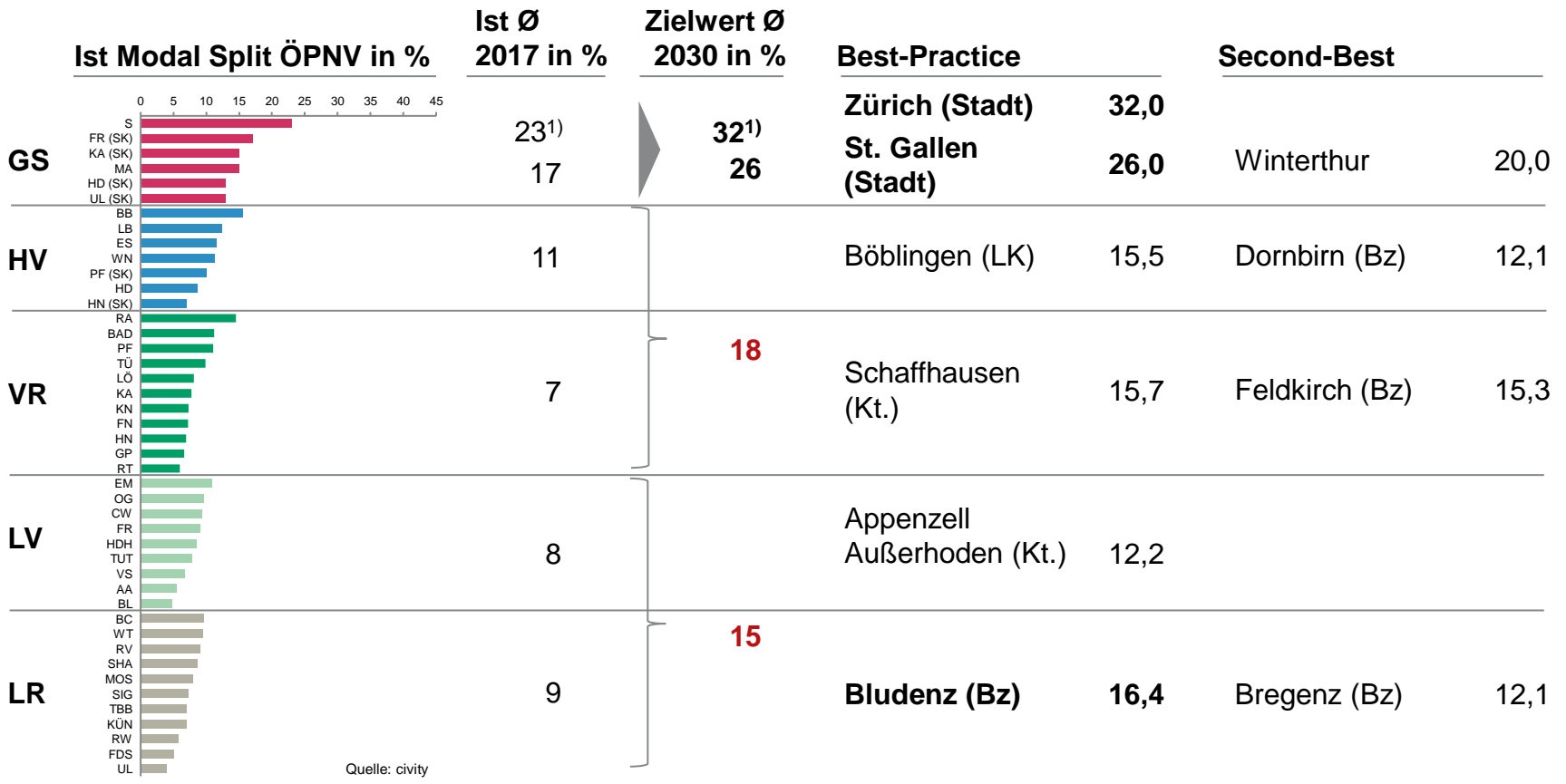
1) Wert für Stuttgart

Quellen: Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Zur Zielerreichung wurden für die ÖV-Finanzierungsgruppen Zielwerte im Abgleich mit dem Best Practice abgeleitet

Marktpotenzial

2017-2030



■ Großstädte mit Straßenbahnen
 ■ Hochverdichteter Raum
 ■ Verdichtungsraum und Randzone
 ■ Ländlicher Raum verdichtet
 ■ Ländlicher Raum

1) Wert für Stuttgart
 Quellen: Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

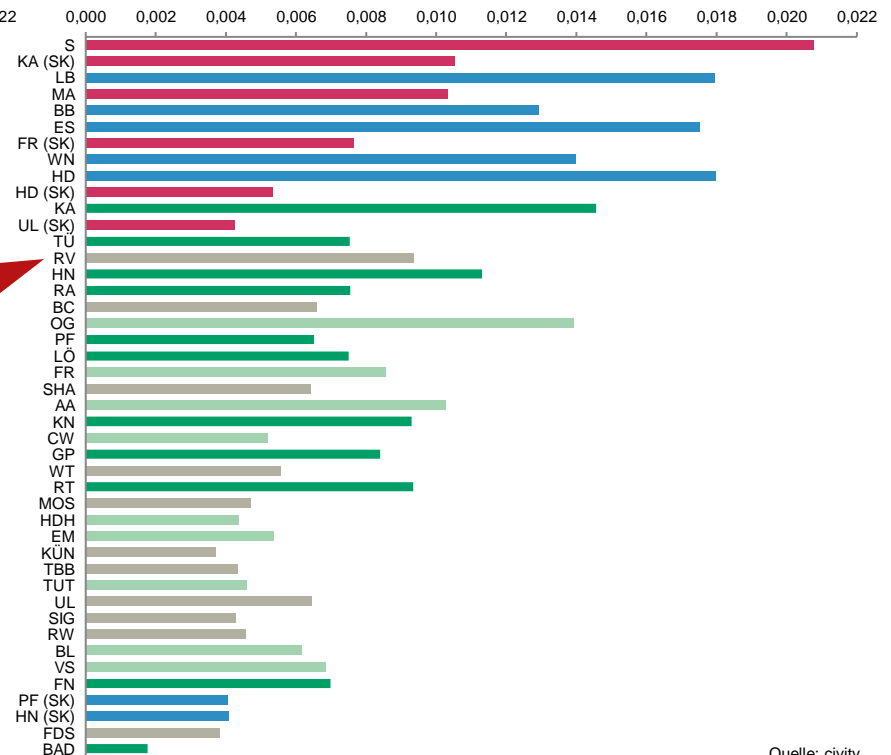
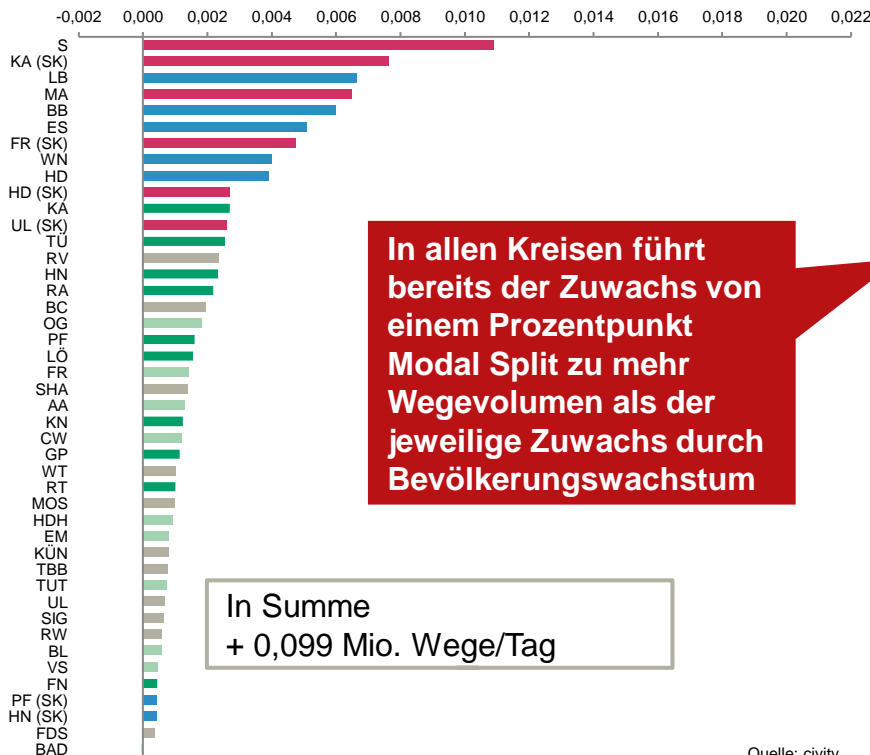
Je nach Größe des Raumes führt die Steigerung des Modal Splits um 1 %-Punkt zu sehr unterschiedlichen Wegemengen

Marktpotenzial

2017-2030

Marktpotenzialzuwachs durch Einwohnerentwicklung bis 2030 in Mio. Wege pro Tag

Wegepotenzial pro Prozentpunkt Modal Split Zuwachs im ÖPNV in 2030



■ Großstädte mit Straßenbahnen
 ■ Hochverdichteter Raum
 ■ Verdichtungsraum und Randzone
 ■ Ländlicher Raum verdichtet
 ■ Ländlicher Raum

Ab 2017 lineare Fortschreibung auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und der Zielwerte

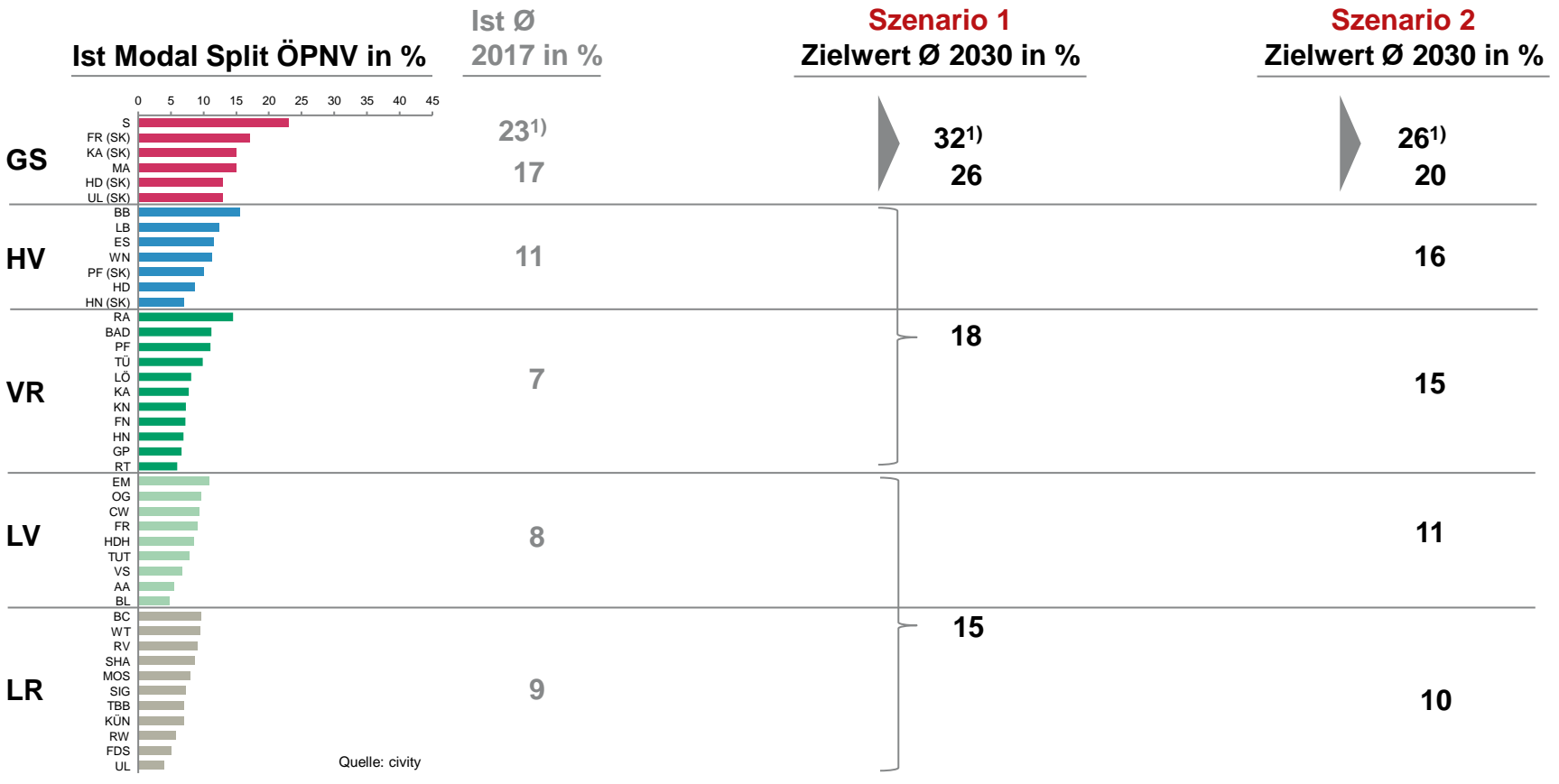
Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2017), Einwohner (Destatis 2017-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)

civity 2020/III Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Das Marktpotenzial pro Kreis wurde für zwei Varianten zur Zielerreichung ermittelt

Marktpotenzial

2017-2030



Quelle: civity

■ Großstädte mit Straßenbahnen
 ■ Hochverdichteter Raum
 ■ Verdichtungsraum und Randzone
 ■ Ländlicher Raum verdichtet
 ■ Ländlicher Raum

1) Wert für Stuttgart

Quellen: Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

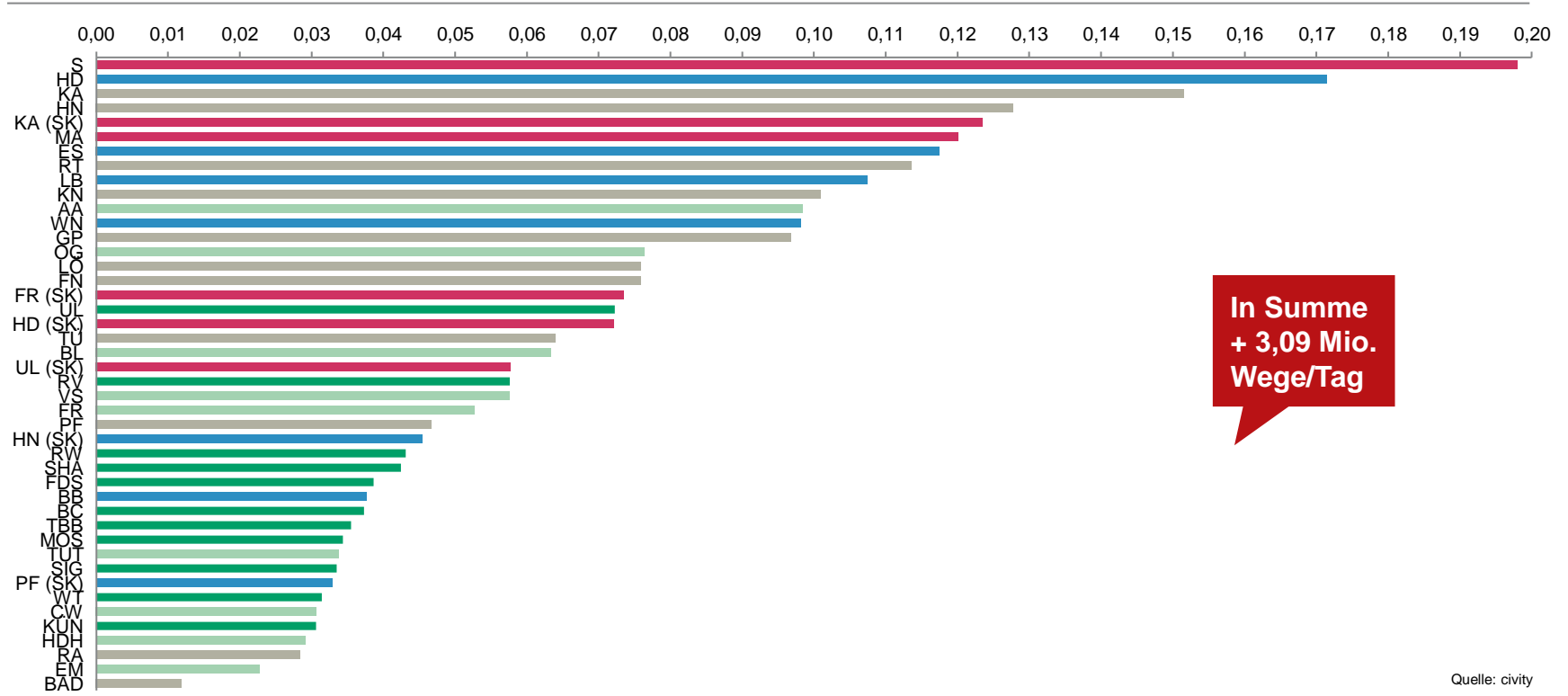
Bei voller Zielerreichung ist der Marktpotenzialzuwachs in Stuttgart am höchsten

Marktpotenzial

2017-2030

Szenario 1

Marktpotenzialzuwachs in Mio. Wege pro Tag



In Summe
+ 3,09 Mio.
Wege/Tag

Quelle: civity

■ Großstädte mit Straßenbahnen
 ■ Hochverdichteter Raum
 ■ Verdichtungsraum und Randzone
 ■ Ländlicher Raum verdichtet
 ■ Ländlicher Raum

Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2017), Einwohner (Destatis 2017-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)

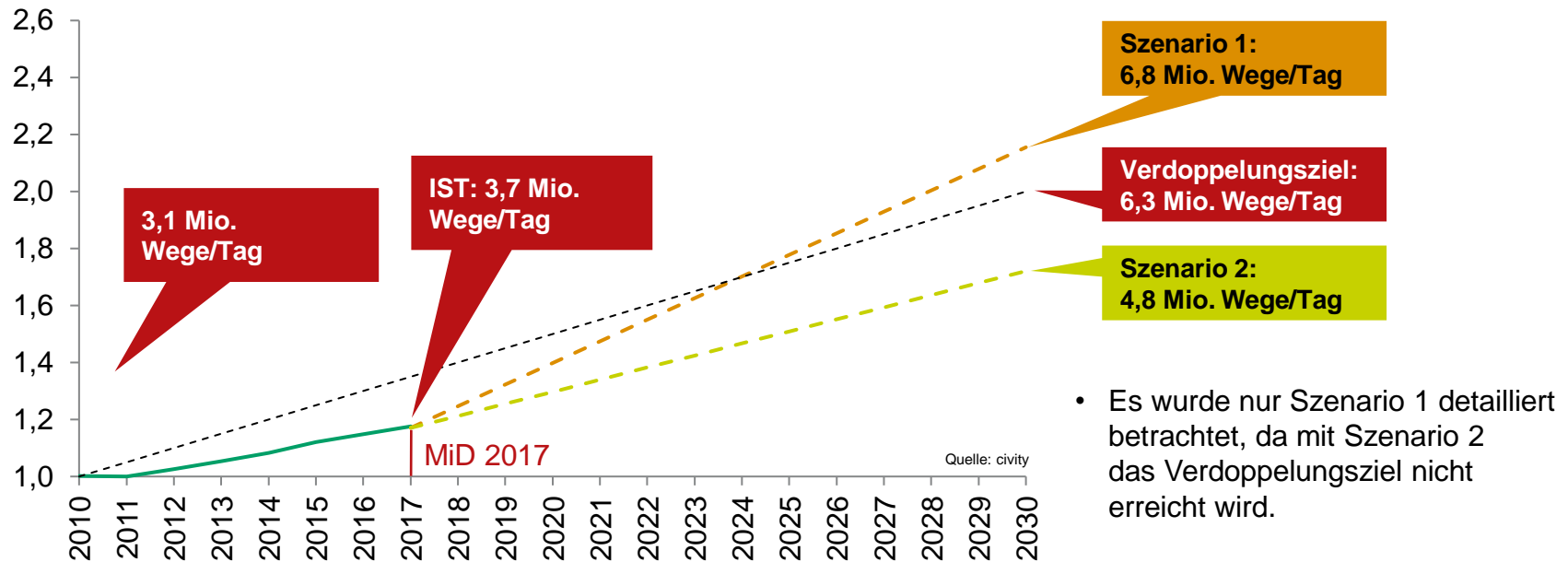
Ab 2017 lineare Fortschreibung auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und der Zielwerte

Je nach Szenario wird das Verdoppelungsziel erreicht oder unterschritten

Marktpotenzial

2017-2030

Indexierte Entwicklung (Index 2010)



— ÖV-Wege gesamt — Zielwert Szenario 1a — Zielwert Szenario 2 -- Plan

Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2008, MiD 2017), Einwohner (Destatis 2010-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)

2009 – 2016: Interpolation von ÖV-Fahrweite, Wegehäufigkeit und Modal Split

Ab 2017 lineare Fortschreibung auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und der Zielwerte

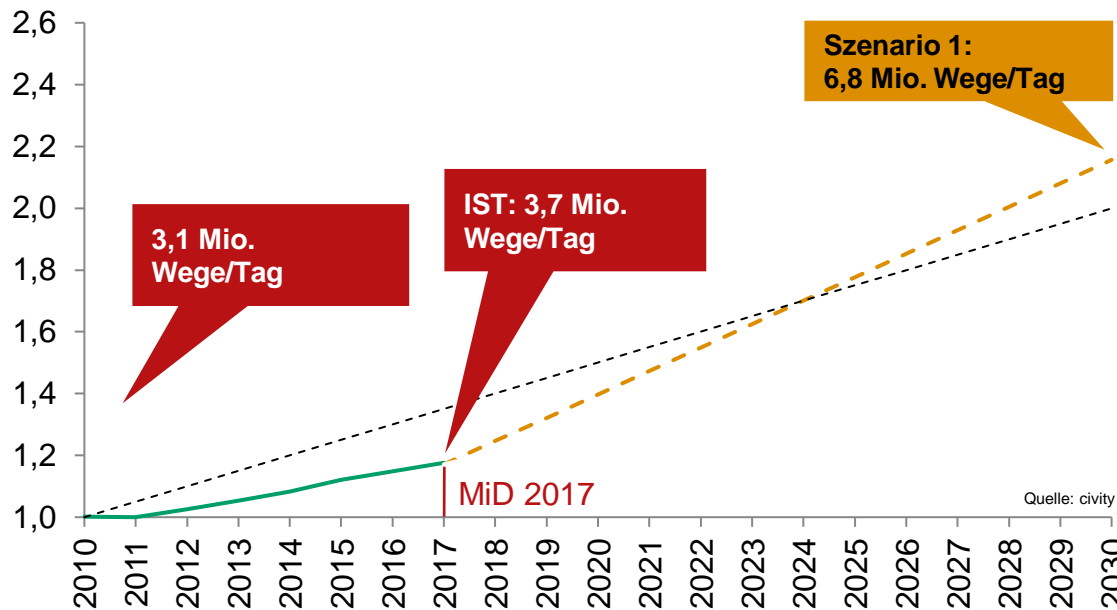
Interpretation

- Die grau gestrichelte Linie zeigt die Zunahme der Wege vom Basisjahr 2010 bis zum Zieljahr 2030 auf, die notwendig wäre, um das Verdoppelungsziel zu erreichen (Plan-Linie). Hier ist eine konstanten jährliche Zunahme der Wege und entsprechend eine konstante Zunahme der Modal Split Werte ausgehend vom Jahr 2010 unterstellt.
- Szenario 1 geht von einer Steigerung der Modal Split Werte aus, die deutlich oberhalb der Steigerungen der Modal Split Werte der letzten Jahre liegt. Die jeweils unterstellten Modal Split Zielwerte im Jahr 2030 für die Stadt- und Landkreise wurden über einen Abgleich mit vergleichbar dicht besiedelten Gebieten aus dem Benchmark abgeleitet. Die gestrichelte orangene Linie stellt eine jährlich konstante Entwicklung der Wege hin zu diesen Modal Split Zielwerten dar.
- Szenario 2 (hellgrüne gestrichelte Linie) ist analog zu Szenario 1 konzipiert, jedoch mit moderateren Modal Split Zielwerten.
- Bei Erreichen der Zielwerte von Szenario 1 wird das Verdoppelungsziel von 6,3 Mio Wege/Tag erreicht bzw. sogar leicht übererfüllt.
- Mit den Zielwerten des Szenarios 2 wird das Verdopplungsziel nicht erreicht, es ist daher nicht detaillierter betrachtet worden.

Insbesondere die Raumkategorien GS, HV und VR tragen zur landesweiten Zielerreichung bei

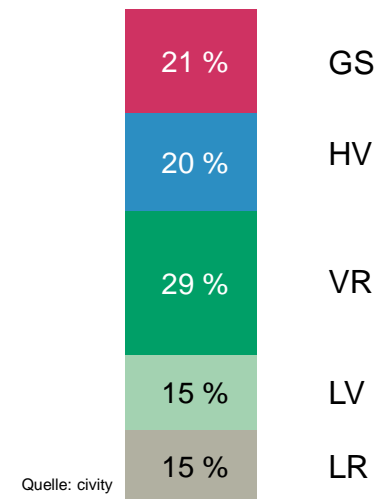
Marktpotenzial

Indexierte Entwicklung (Index 2010)



Szenario 1 2017-2030

Aufteilung Zuwachs nach Raumkategorien



— ÖV-Wege gesamt — Zielwert Szenario 1 - - Plan
 ■ Großstädte mit Straßenbahnen ■ Hochverdichteter Raum ■ Verdichtungsraum und Randzone ■ Ländlicher Raum verdichtet ■ Ländlicher Raum

Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2008, MiD 2017), Einwohner (Destatis 2010-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)

2009 – 2016: Interpolation von ÖV-Fahrweite, Wegehäufigkeit und Modal Split

Ab 2017 lineare Fortschreibung auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und der Zielwerte

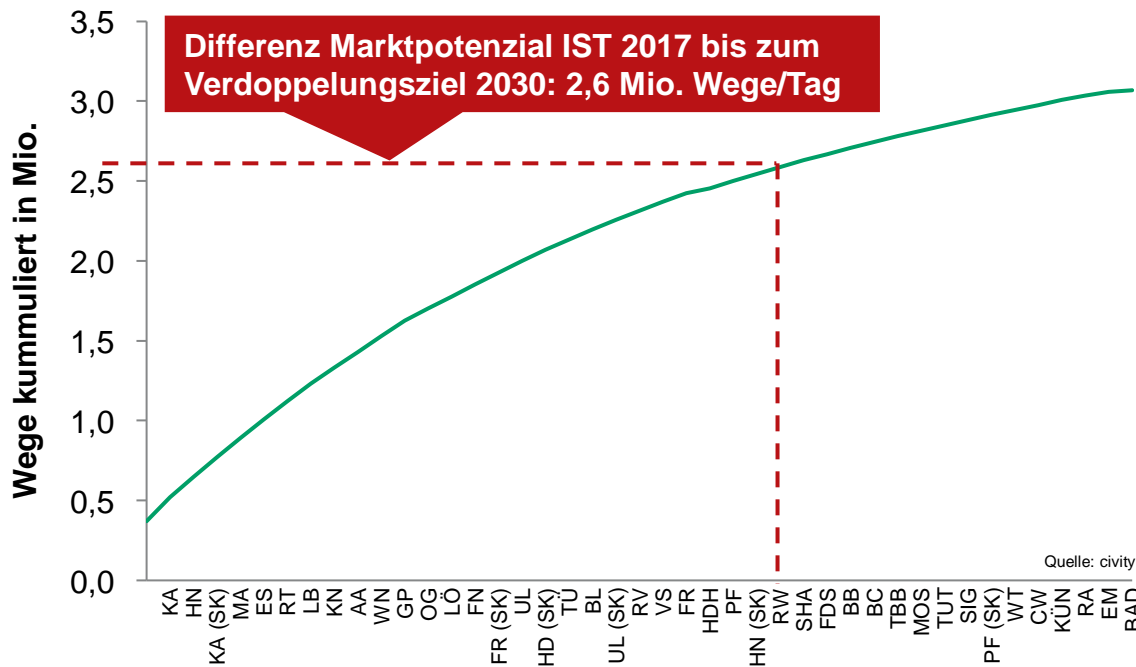
Zur Erreichung des Verdopplungsziels wäre die Zielwerterreichung in 34 Kreisen notwendig

Marktpotenzial

2017-2030

Szenario 1

Kumulierter Marktpotenzialzuwachs in Mio. Wege pro Tag



Kreise (absteigend sortiert nach Marktpotenzial)

Entwicklung 2017 bis 2030

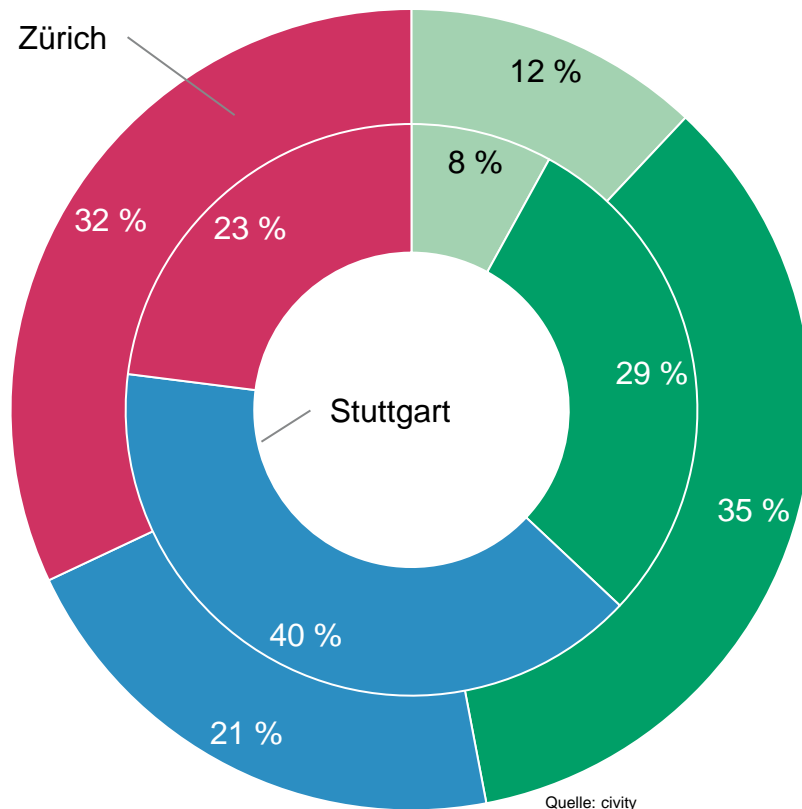
Kreis	Modal Split IST	Modal Split Zielwert
Stuttgart	23	32
Rhein-Neckar-Kreis	8,7	16
Karlsruhe (SK)	15	26
Karlsruhe (LK)	7,8	16
Mannheim	15	26
Ostalbkreis	5,6	16
Heilbronn	6,9	16
Reutlingen	6	16
Ortenaukreis	9,7	16
Esslingen	11,6	16
Konstanz	7,3	16
Göppingen	6,6	16
Alb-Donau-Kreis	3,9	16
Freiburg im Breisgau	17	26

Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2017), Einwohner (Destatis 2017-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)

Ab 2017 lineare Fortschreibung auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und der Zielwerte

Um auf das Züricher Niveau zu kommen, müssen in Stuttgart große Anteile der MIV-Fahrer gewonnen werden

Modal Split Vergleich Zürich – Stuttgart



Erläuterungen

- Im Vergleich des Rad- und Fußwege Anteils liegen Zürich und Stuttgart in etwa gleich auf
- Damit Stuttgart des Züricher Niveau des ÖV-Wege Anteils erreicht, müssen im hohen Umfang MIV-Fahrer gewonnen werden



Rad Fuß MIV ÖV

Quelle: Modal Split Werte (MiD 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

Um das Züricher Angebotsniveau zu erreichen, müsste in Stuttgart Takt- und Netzdichte erhöht werden

Vergleich Zürich – Stuttgart

BEISPIELHAFT

	 Zürich	 Stuttgart	Verhältnis	Anhebung auf Züricher Niveau
Modal Split ÖV	32 %	23 %	72 %	
Siedlungsdichte	6.664	5.377	81 %	
Angebotsdichte (Abfahrten / ha SuV)	32	17	53 %	26 (+53 %)
Netzdichte (Haltestellen / ha SuV)	9,9	6,1	62 %	8,0 (+31 %)
Taktdichte (Abfahrten pro Haltestelle)	326	278	85 %	326 (+17 %)

▶ **Stuttgart hat aktuell nur 53 % der Angebotsdichte von Zürich an einem Werktag**

Erreicht Stuttgart dasselbe Niveau der Taktdichte und 81 % der Netzdichte von Zürich, erhöht sich das Angebot um 53 %

Interpretationshinweis

Marktpotenzial

Interpretation (1/2)

- Aus dem Kapitel Nachfrage ist hervorgegangen, dass das Delta zum Zielpotenzial in 2030 - unter Berücksichtigung der Bevölkerungsprognose - 2,5 Mio. Wege pro Tag beträgt, sofern es keine Modal Split Veränderungen gibt. Dieses Delta gilt es über Maßnahmen, welche die Modal Split Werte zugunsten des ÖV verändern, zu füllen.
- Es hat sich gezeigt, dass allein eine positive Bevölkerungsentwicklung, nicht ausreichend zum Ziel beiträgt. Zum Vergleich: Ein Modal Split Shift um einen Prozent leistet einen höheren Beitrag zum Ziel als die positive Bevölkerungsentwicklung leisten kann (unter Annahme eines seit 2017 konstanten Mobilitätsbedürfnisses pro Person, aber durch die steigende Zahl der Bevölkerung insgesamt steigenden Mobilitätsbedürfnisses in Wegen pro Tag).
- Insgesamt zeigen sowohl Best-Practices als auch Second-Best, dass unter Berücksichtigung der Strukturmerkmale der Finanztopflogik die Erreichung eines höherer Modal Split Anteils des ÖV für alle Kreise möglich ist.
- Die entwickelten Szenarien 1 und 2 unterstellen eine positive Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖV durch entsprechende Maßnahmen. Dabei geht Szenario 2 von einem moderateren Anstieg des Modal Splits und entsprechend niedrigeren Zielwerten als Szenario 1 aus.
- Dabei ist liegt die jährliche Veränderung des Modal Splits in Szenario 1 über und die von Szenario 2 unter der jährlichen Veränderung der Planlinie. Das bedeutet, dass Szenario 1 eine höhere Modal Split Veränderung zugunsten des ÖV ansetzt, als wenn sich der Modal Split Anteil seit 2010 konstant positiv bis zum Zielwert von 2030 entwickelt hätte.
- Es zeigt sich, dass Szenario 2 mit den niedriger gesteckten Zielwerten das Verdoppelungsziel nicht erreicht. Szenario 1 hingegen erfüllt das Verdoppelungsziel leicht über (um 500 Tausend Wege pro Tag). Unter Berücksichtigung der vorherigen Erkenntnis sind also erheblich mehr Anstrengungen notwendig, den Modal Split zugunsten des ÖV zu verändern, als bisher in den Jahren 2010 bis 2017 unternommen wurde, denn nur Szenario 1 kann das Verdoppelungsziel erreichen.

Interpretationshinweis

Marktpotenzial

Interpretation (2/2)

- Sortiert man für Szenario 1 die Kreise nach ihrem Beitrag, den sie zum Verdoppelungsziel leisten, wenn sie den vollen Modal Split Zielwert erreicht haben, so sind die 34 Kreise erkennbar, die einen wesentlichen Beitrag zum Verdoppelungsziel leisten können. In diesen 34 Kreisen führt eine Modal Split Veränderung auf den Zielwert zu einem höheren Beitrag zum Verdoppelungsziel. Folglich ist also das Potenzial in diesen 34 Kreisen höher als in den restlichen Kreisen.
- Vergleicht man beispielhaft die Städte Stuttgart und Zürich in ihrem Modal Split und Angebotsgrößen miteinander, so ist erkennbar, dass eine Verbesserung der Angebots- und Netzdichte einen erheblichen Beitrag zu einer Erhöhung des ÖV Modal Split Anteils leisten kann.

Inhalt

- Einleitung
- Strukturelle Voraussetzungen
- Angebotsqualität
- Tarife
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Nachfrage und Modal Split
- Relationskorridore
- Marktpotenzial
- **Handlungsempfehlungen**
- Zusammenfassendes Fazit

Die wichtigsten Empfehlungen konzentrieren sich primär auf eine substantielle Verdichtung des Fahrplanangebots

Handlungsempfehlungen – Zusammenfassung

- 1 — Auf Basis des Quervergleichs der Teilräume Baden-Württembergs mit den Best-Practice-Regionen lassen sich **Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg** ableiten, mit denen das Verdoppelungsziel erreicht werden kann.
- 2 — Die wirkungsvollsten Maßnahmen konzentrieren sich auf die **Verdichtung des Fahrplanangebots** (Vertaktung, Bedienungszeiten). Die folgenden vier Maßnahmen werden als am wirkungsvollsten erachtet. Sie sind aber gleichzeitig auch mit den höchsten Kosten verbunden:
 - Maßnahme A1: **Ausbau des ÖPNV-Angebots** in allen Landkreisen und Gemeinden auf das jeweilige Best-Practice-Niveau, abgeleitet aus den Vergleichsräumen, mit besonderem Gewicht auf der Taktichte und weniger auf der Netzdichte.
 - Maßnahme A3: Ganztägige und deutliche **Erhöhung der Taktfrequenzen** in allen Landkreisen und Gemeinden auf das jeweilige Best-Practice-Niveau.
 - Maßnahme A4: **Deutlicher Ausbau des Fahrplan-Angebots an den Wochenenden**, um den ÖPNV als Alternative zum eigenen Pkw zu etablieren.
 - Maßnahme T1: **Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses** in erster Linie durch Ausbau des ÖPNV-Angebotes und Beibehaltung oder Senkung des Preisniveaus.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Weitere Empfehlungen umfassen die Etablierung von Angebotsstandards sowie qualitative Aspekte

Handlungsempfehlungen – Zusammenfassung

- 3 — Wir empfehlen die **Etablierung von differenzierten Angebotsstandards für alle Angebotsformen des öffentlichen Verkehrs (SPNV, ÖPNV, flexible Bedienformen)**. Klare und verbindliche Rahmenbedingungen schaffen Planungssicherheit für die Aufgabenträger und Verlässlichkeit für den Fahrgast.
- 4 — Darüber hinaus liegen **weitere Fahrgastpotenziale im Bereich von Direktverbindungen mit dem Regiobus und dem SPNV**. Im Rahmen des Projektes wurden konkrete potenzialträchtige Korridore identifiziert.
- 5 — **Flexible Bedienformen** können eine wichtige Rolle in dünn besiedelten Räumen und in sehr schwach nachgefragten Zeiten spielen. **Wir empfehlen die Angebote inkl. sämtlicher Regelungen und Konditionen zu standardisieren**, um Zugangsbarrieren für den Kunden abzubauen.

Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

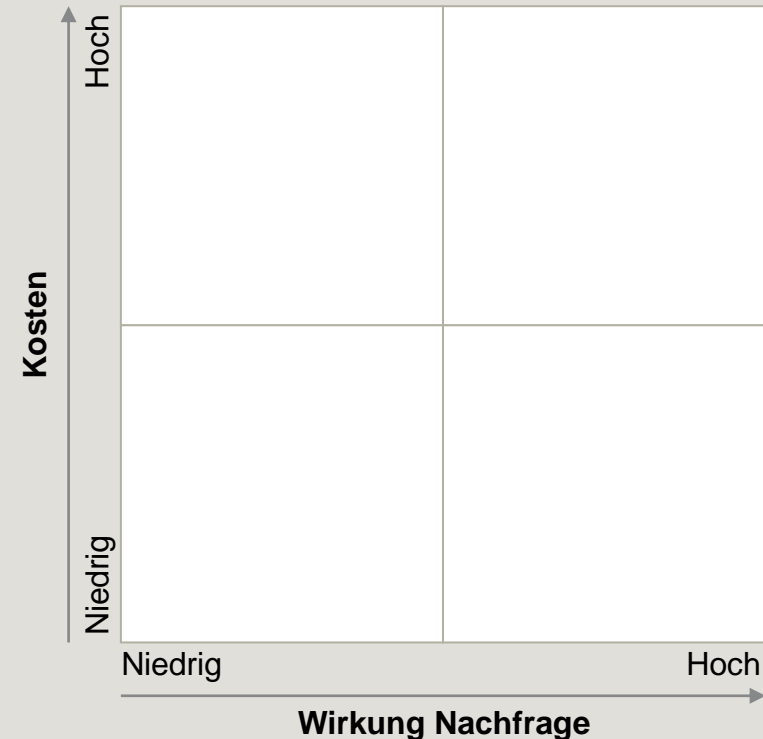
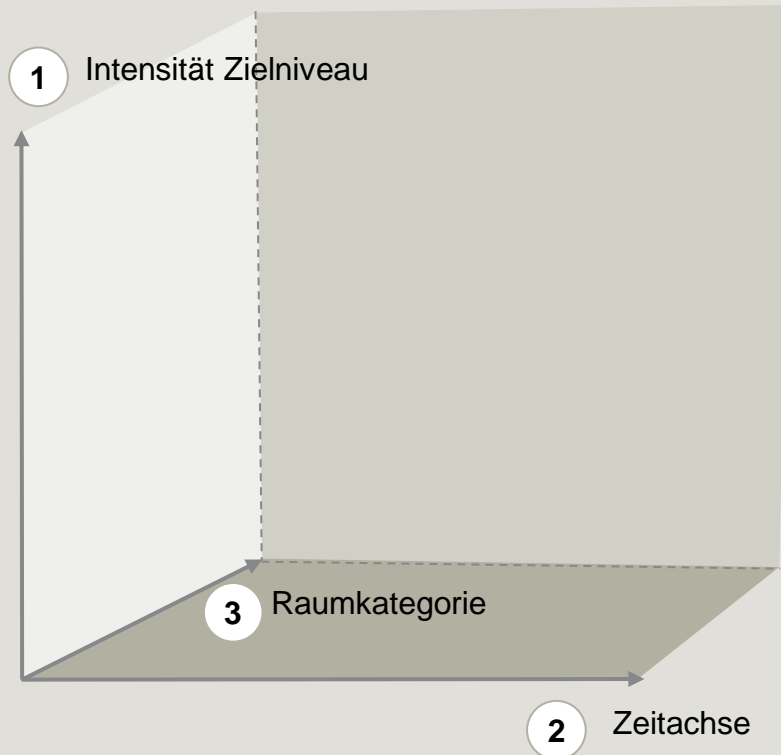
Maßnahmen werden über Zielniveau, Umsetzungshorizont und räumliche Ausprägung konfiguriert und dann bewertet

Handlungsempfehlungen

METHODIK

Konfiguration der Maßnahmen

Bewertung der Maßnahmen



Maßnahmen werden über Zielniveau, Umsetzungshorizont und räumliche Ausprägung konfiguriert und dann bewertet

Handlungsempfehlungen

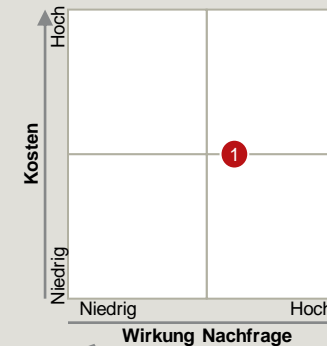
METHODIK

Konfiguration der Maßnahmen



- Maßnahmen lassen sich nach Intensität des Zielniveaus, Umsetzungszeitraum (Zeitachse) und vorgesehener Raumkategorie konfigurieren
- Je nach Ausprägung der drei Merkmale bei den einzelnen Maßnahmen würden sich beliebig viele Szenarien ergeben
- Zur Erreichung des Verdoppelungsziels haben wir uns auf das Szenario 1 konzentriert

Bewertung der Maßnahmen

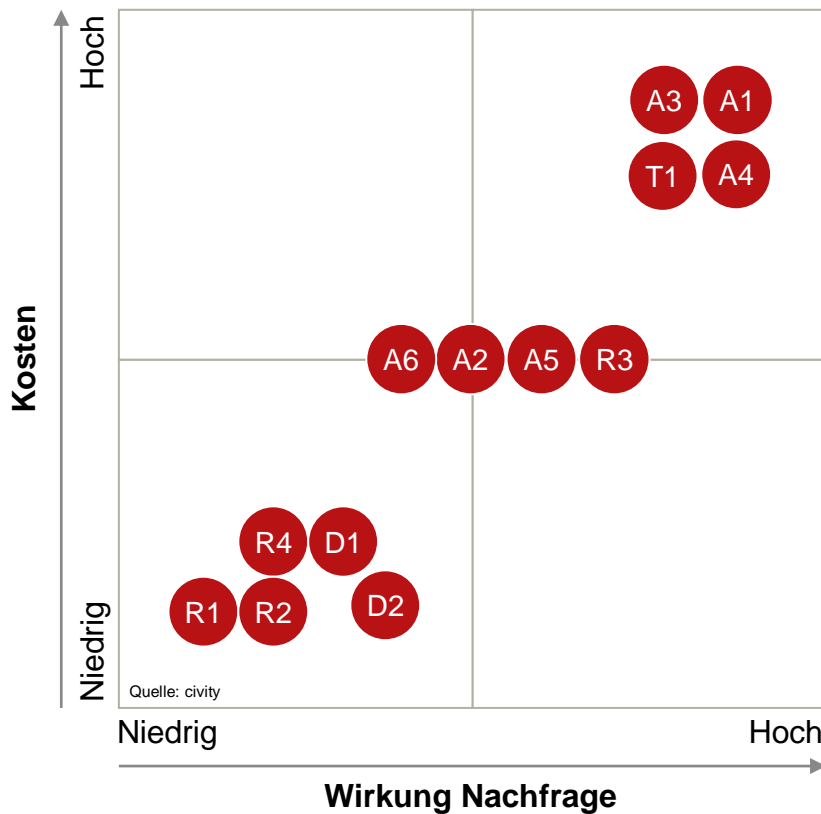


- Die Bewertung der konfigurierten Maßnahmen erfolgt qualitativ
- Bewertet werden:
 - Erwartete Kosten für die Umsetzung und Durchführung der Maßnahmen
 - Erwartete Wirkung auf die Nachfrage

Die Maßnahmen wurden bezüglich Kosten und Wirkung auf die Nachfrage bewertet

Handlungsempfehlungen

Bewertung der Maßnahmen



Übersicht Maßnahmen

- A1 Ausbau Angebotsdichte
- A2 Anpassung Netzdichte
- A3 Erhöhung Taktdichte
- A4 Angebotsausbau am Wochenende
- A5 Anpassung flexible Bedienformen
- A6 Ausbau Direktverbindungen
- R1 Präzisierung Landesstandard SPNV
- R2 Einhaltung Landesstandard SPNV
- R3 Einführung und Umsetzung Landesstandard ÖSPV
- R4 Einführung und Umsetzung Landesstandard flexible Bedienformen
- T1 Verbesserung Preis-/Leistungsverhältnis
- D1 Integration des bwtarifs in NVBW EFA
- D2 Verbesserung Fahrplanauskunftssysteme

Die Maßnahmen wurden mit Hinblick auf das Verdoppelungsziel und den Erkenntnissen aus der Analyse konfiguriert

Handlungsempfehlungen

Nr.	Kategorie	Handlungsfeld	Beschreibung	Herleitung	Zielniveau	Umsetzungs-horizont	Raum-kategorie	Wirkungsgrad Nachfrage (Nutzen)	Kosten
A1	Angebot	Angebotsdichte	Ausbau des ÖPNV-Angebots in allen Landkreisen und Gemeinden auf das jeweilige Best-Practice-Niveau, abgeleitet aus den Vergleichsräumen, mit besonderem Gewicht auf der Taktdichte und weniger auf der Netzdichte.	ÖPNV-Report	Best Practice (AT, CH)	mittelfristig	alle	hoch	hoch
A2	Angebot	Netzdichte	Überplanung des Liniennetzes und spezifische Anpassung (teilweise Straffung, teilweise Erweiterung)	ÖPNV-Report	Best Practice (AT, CH)	mittelfristig	alle	mittel	mittel
A3	Angebot	Taktdichte	Ganztägige und deutliche Erhöhung der Taktfrequenzen in allen Landkreisen und Gemeinden auf das jeweilige Best-Practice-Niveau, abgeleitet aus den Vergleichsräumen	ÖPNV-Report	Best Practice (AT, CH)	mittelfristig	alle	hoch	hoch
A4	Angebot	Angebot am Wochenende	Deutlicher Ausbau des Angebots an den Wochenenden, um den ÖPNV als Alternative zum eigenen Pkw zu etablieren	ÖPNV-Report	Best Practice (CH)	mittelfristig	alle	hoch	hoch
A5	Angebot	Flexible Bedienformen	In potenzialträchtigen Räumen Umstellung von flexiblen Bedienformen auf Linienverkehr unter Berücksichtigung der definierten Standards (R4)	ÖPNV-Report	Best Practice (AT, CH)	mittelfristig	GS, HV, VR	mittel	mittel
A6	Angebot	Ausbau Direktverbindungen	Etablierung/Ausbau von Direktverbindungen auf nachfragestarken Relationen mit Regiobuslinien und ggf. SPNV-Verbindungen	ÖPNV-Report	individuell	mittelfristig	individuell	mittel	mittel
R1	Rahmen	Landesstandard SPNV	Präzisierung des Landesstandards im SPNV	ÖPNV-Report	individuell	kurzfristig	alle	gering	gering
R2	Rahmen	Landesstandard SPNV	Einhaltung des Landesstandards im SPNV	ÖPNV-Report	Einhaltung Standard	mittelfristig	alle	mittel	mittel
R3	Rahmen	Landesstandard ÖSPV	Definition und Umsetzung landesweiter Bedienungsstandards für den ÖSPV, differenziert nach Raumkategorie	ÖPNV-Report	individuell	kurzfristig	alle	gering	gering
R4	Rahmen	Landesstandard flexible Bedienformen	Definition und Umsetzung landesweiter Bedienungsstandards für flexible Bedienformen, differenziert nach Raumkategorie	ÖPNV-Report	individuell	kurzfristig	alle	gering	gering
R5	Rahmen	Erweiterung Landesstandards	Erweiterung der angebotsseitigen Landesstandards um qualitative Elemente (Fahrgastinformation, Branding, Vertrieb, Fahrzeugausstattung)	ÖPNV-Report	individuell	kurzfristig	alle	gering	gering
T1	Tarif	Preis-Leistungs-verhältnis	Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses in erster Linie durch Ausbau des ÖPNV-Angebotes und Beibehaltung oder Senkung des Preisniveaus.	ÖPNV-Report	Best Practice (CH)	mittelfristig	alle	hoch	hoch
D1	Digitalisierung	Verbesserung der Beauskunftung	Integration des bwtarifs in die NVBW Fahrplanauskunft	ÖPNV-Report	vollständig	kurzfristig	alle	gering	gering
D2	Digitalisierung	Verbesserung der Beauskunftung	Rechtzeitiges und vollumfängliches Einpflegen der Fahrplanauskunftsdaten der Verbünde in Auskunft der NVBW (und DB)	ÖPNV-Report	vollständig	kurzfristig	alle	mittel	gering

> Die Analyse der B+R sowie P+R Infrastruktur führt mit den vorhandenen Daten (Ort und Stellplatzanzahl) nicht zu eindeutigen Ergebnissen. Um den Einfluss von B+R / P+R Infrastrukturen zu beurteilen, scheinen Befragungen ein geeigneterer Weg zu sein.

Hinweis: Kurzfristig (Umsetzung bis Ende 2012); Mittelfristig (Umsetzung bis Ende 2025)

Umsetzungshinweis

Handlungsempfehlung

- Bei der Ausarbeitung spezifischer Ansätze für einzelne Regionen empfehlen wir die Analysen der Strukturdaten einzubeziehen, sie können wichtige Hinweise zu den spezifischen Anforderungen und Nachfragepotenzialen in den Regionen geben
- Die Analyse zur Altersstruktur, Schülern und Studierenden, Tourismus und Arbeitsplätzen lässt Rückschlüsse auf wichtige Kundengruppen zu, die bei der Ausgestaltung bzw. Anpassung des ÖPNV-Angebots oder der Tarife berücksichtigt werden sollten
- Die Analyse der Raumstruktur und Autoorientierung / Pkw-Verfügbarkeit gibt Hinweise darauf, wo der Erfolg des ÖPNVs besonders begünstigt wird bzw. besonders schwierige Ausgangsvoraussetzung bestehen

Inhalt

- Einleitung
- Strukturelle Voraussetzungen
- Angebotsqualität
- Tarife
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Nachfrage und Modal Split
- Marktpotenzial
- Handlungsempfehlungen
- **Zusammenfassendes Fazit**

Die österreichischen und schweizerischen Benchmarkregionen eignen sich sehr gut als Best-Practice-Vorbilder für BW

Fazit Benchmarking



Alle ausgewählten Benchmarkregionen in D, AT, CH und NL weisen ähnliche strukturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten wie die Regionen in Baden-Württemberg auf und sind daher als Basis für den Quervergleich **sehr gut geeignet**.



Die **Angebotsdichte des ÖPNV in den deutschen Benchmarkregionen** (BY, HE) weist sehr ähnliche Strukturen wie Baden-Württemberg auf und ist daher für einen Best-Practice Vergleich **nicht interessant**.



Die **Angebotsdichte des ÖPNV in den niederländischen Benchmarkregionen** ist signifikant schlechter als in allen anderen Regionen und daher für einen Best-Practice-Vergleich **nicht interessant**.



Die **Angebotsdichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen** ist, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, in allen Raumkategorien signifikant besser als in Baden-Württemberg und daher als Best-Practice-Beispiele **sehr gut geeignet**.

Die betrachteten Teilräume aus der CH und aus AT können BW als Vorbild für die künftige ÖPNV-Strategie dienen

Fazit Benchmarking



Die **ÖPNV-Angebotsdichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen** ist, mit wenigen Ausnahmen, in allen Raumkategorien signifikant besser als in Baden-Württemberg.



Die Best-Practice-Regionen kombinieren tendenziell eine **hohe Netzdichte** mit einer **hohen Taktdichte**. Der Fokus liegt aber klar auf einer **deutlich höheren Taktdichte**.



Eindrucklich lässt sich das dichtere Angebot anhand eines **Vergleichs der Tagesganglinien** zeigen. Insbesondere die Schweizer Regionen übertreffen die Räume in Baden-Württemberg um ein Vielfaches.



Insbesondere in der Schweiz, wird das **Angebot am Wochenende** in einem deutlich geringeren Umfang reduziert als in Baden-Württemberg. Ziel ist es, einen möglichst vollwertige **Alternative zum Pkw** anzubieten.

Mit deutlich besserem ÖPNV-Angebot lässt sich der Modal-Split des ÖPNV erhöhen & das Verdoppelungsziel erreichen

Fazit Modal Split



Es lässt sich **ein klarer Zusammenhang zwischen der Angebotsdichte des ÖPNV und dem Modal Split-Anteil** des ÖPNV erkennen: je besser das Angebot, desto höher der Modal Split-Anteil.



Es lässt sich **ein klarer Zusammenhang zwischen der Fahrplandichte des ÖPNV und dem Modal Split-Anteil** des ÖPNV erkennen: je höher die Fahrplandichte, desto höher der Modal Split-Anteil.



Es lässt sich jedoch **kein Zusammenhang zwischen der Netzdichte des ÖPNV und dem Modal Split-Anteil** des ÖPNV erkennen.



Baden-Württemberg kann das Verdoppelungsziel erreichen, aber nur wenn sich nahezu alle Räume signifikant verbessern, sowohl beim ÖPNV-Angebot als auch beim Modal Split-Anteil des ÖPNV.

Aus den Analysen lassen sich Empfehlungen für die künftige Gestaltung des ÖPNV-Angebots ableiten

Empfehlungen ÖPNV-Angebot



Baden-Württemberg kann das Verdoppelungsziel erreichen, aber nur wenn sich nahezu alle Räume signifikant verbessern, sowohl beim ÖPNV-Angebot als auch beim Modal Split-Anteil des ÖPNV.



Ausbau des ÖPNV-Angebots in allen Landkreisen und Gemeinden auf das jeweilige Best-Practice-Niveau, abgeleitet aus den Vergleichsräumen.



Deutliche Erhöhung der Taktfrequenzen über den ganzen Tag hinweg, bei gleichzeitiger Überplanung und ggf. Straffung der Liniennetze. Etablierung/Ausbau von **Direktverbindungen** auf nachfragestarken Relationen.



Deutlicher Ausbau des Angebots an den Wochenenden, um den ÖPNV als Alternative zum eigenen Pkw zu etablieren.

Beratung aus Begeisterung

civity 2020//Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020 - Gesamtfassung

Ansprechpartner

Kontaktdaten



Stefan Weigele

Große Reichenstraße 27
20457 Hamburg
phone: +49 (0)40 181 22 36 62
mobile: +49 (0)175 526 57 99
stefan.weigele@civity.de
www.civity.de



Caroline von Stülpnagel

Wallstraße 27
10179 Berlin
phone: +49 (0)30 688 135 22 20
mobile: +49 (0)175 571 84 47
caroline.vonstuelpnagel@civity.de
www.civity.de



Benno Bock

Wallstraße 27
10179 Berlin
phone: +49 (0)30 688 135 22 17
mobile: +49 (0)177 633 75 22
benno.bock@civity.de
www.civity.de



Achim Tack

Große Reichenstraße 27
20457 Hamburg
phone: +49 (0)40 181 22 36 76
mobile: +49 (0)175 49 40 476
achim.tack@civity.de
www.civity.de

Abkürzungsverzeichnis

Kürzel	Name	Land
AA	Ostalbkreis	Deutschland (DE)
AN (SK)	Kreisfreie Stadt Ansbach	Deutschland (DE)
AT-BLU (BZ)	Bezirk Bludenz	Österreich (AT)
AT-BRE (BZ)	Bezirk Bregenz	Österreich (AT)
AT-DOR (BZ)	Bezirk Dornbirn	Österreich (AT)
AT-FEL (BZ)	Bezirk Feldkirch	Österreich (AT)
BA (SK)	Kreisfreie Stadt Bamberg	Deutschland (DE)
BAD (SK)	Stadtkreis Baden-Baden	Deutschland (DE)
BB	Landkreis Böblingen	Deutschland (DE)
BC	Landkreis Biberach	Deutschland (DE)
BL	Zollernalbkreis	Deutschland (DE)
BT (SK)	Kreisfreie Stadt Bayreuth	Deutschland (DE)
BY-AN	Landkreis Ansbach	Deutschland (DE)
BY-BA	Landkreis Bamberg	Deutschland (DE)
BY-BT	Landkreis Bayreuth	Deutschland (DE)
BY-ERH	Landkreis Erlangen-Höchstadt	Deutschland (DE)
BY-FO	Landkreis Forchheim	Deutschland (DE)
BY-FÜ	Landkreis Fürth	Deutschland (DE)

Kürzel	Name	Land
BY-HAS	Landkreis Haßberge	Deutschland (DE)
BY-KT	Landkreis Kitzingen	Deutschland (DE)
BY-LIF	Landkreis Lichtenfels	Deutschland (DE)
BY-MSP	Landkreis Main-Spessart	Deutschland (DE)
BY-N	Landkreis Nürnberger Land	Deutschland (DE)
BY-NEA	Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim	Deutschland (DE)
BY-NM	Landkreis Neumarkt i.d. OPf.	Deutschland (DE)
BY-RH	Landkreis Roth	Deutschland (DE)
BY-WÜ	Landkreis Würzburg	Deutschland (DE)
BY-WUG	Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	Deutschland (DE)
CH-AP-AI (KT)	Kanton Appenzell Innerrhoden	Schweiz (CH)
CH-AP-AU (KT)	Kanton Appenzell Ausserrhoden	Schweiz (CH)
CH-GLA (KT)	Kanton Glarus	Schweiz (CH)
CH-SCH (KT)	Kanton Schaffhausen	Schweiz (CH)
CH-ST.G (KT)	Kanton St. Gallen	Schweiz (CH)
CH-THU (KT)	Kanton Thurgau	Schweiz (CH)

Abkürzungsverzeichnis

Kürzel	Name	Land
CH-ZÜ (KT)	Kanton Zürich	Schweiz (CH)
CW	Landkreis Calw	Deutschland (DE)
EM	Landkreis Emmendingen	Deutschland (DE)
ER (SK)	Kreisfreie Stadt Erlangen	Deutschland (DE)
ES	Landkreis Esslingen	Deutschland (DE)
FDS	Landkreis Freudenstadt	Deutschland (DE)
FN	Landkreis Bodenseekreis	Deutschland (DE)
FR	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	Deutschland (DE)
FR (SK)	Stadtkreis Freiburg im Breisgau	Deutschland (DE)
FÜ (SK)	Kreisfreie Stadt Fürth	Deutschland (DE)
GP	Landkreis Göppingen	Deutschland (DE)
HD	Rhein-Neckar-Kreis	Deutschland (DE)
HD (SK)	Stadtkreis Heidelberg	Deutschland (DE)
HDH	Landkreis Heidenheim	Deutschland (DE)
HE-DA (SK)	Kreisfreie Stadt Darmstadt	Deutschland (DE)
HE-DI	Landkreis Darmstadt-Dieburg	Deutschland (DE)
HE-ERB	Odenwaldkreis	Deutschland (DE)

Kürzel	Name	Land
HE-F (SK)	Kreisfreie Stadt Frankfurt am Main	Deutschland (DE)
HE-FB	Landkreis Wetteraukreis	Deutschland (DE)
HE-FD	Landkreis Fulda	Deutschland (DE)
HE-GG	Landkreis Groß-Gerau	Deutschland (DE)
HE-GI	Landkreis Gießen	Deutschland (DE)
HE-HG	Landkreis Hochtaunuskreis	Deutschland (DE)
HE-LDK	Lahn-Dill-Kreis	Deutschland (DE)
HE-LM	Landkreis Limburg-Weilburg	Deutschland (DE)
HE-MKK	Main-Kinzig-Kreis	Deutschland (DE)
HE-MR	Landkreis Marburg-Biedenkopf	Deutschland (DE)
HE-MTK	Main-Taunus-Kreis	Deutschland (DE)
HE-OF	Landkreis Offenbach	Deutschland (DE)
HE-OF (SK)	Kreisfreie Stadt Offenbach am Main	Deutschland (DE)
HE-SWA	Rheingau-Taunus-Kreis	Deutschland (DE)
HE-VB	Vogelsbergkreis	Deutschland (DE)
HE-WI (SK)	Kreisfreie Stadt Wiesbaden	Deutschland (DE)

Abkürzungsverzeichnis

Kürzel	Name	Land
HN	Landkreis Heilbronn	Deutschland (DE)
HN (SK)	Stadtkreis Heilbronn	Deutschland (DE)
KA	Landkreis Karlsruhe	Deutschland (DE)
KA (SK)	Stadtkreis Karlsruhe	Deutschland (DE)
KN	Landkreis Konstanz	Deutschland (DE)
KÜN	Hohenlohekreis	Deutschland (DE)
LB	Landkreis Ludwigsburg	Deutschland (DE)
LÖ	Landkreis Lörrach	Deutschland (DE)
MA (SK)	Stadtkreis Mannheim	Deutschland (DE)
MOS	Neckar-Odenwald-Kreis	Deutschland (DE)
N (SK)	Kreisfreie Stadt Nürnberg	Deutschland (DE)
NL-M-NB	COROP-Region Midden-Noord-Brabant	Niederlande (NL)
NL-NO-NB	COROP-Region Noordoost-Noord-Brabant	Niederlande (NL)
NL-W-NB	COROP-Region West-Noord-Brabant	Niederlande (NL)
NL-ZO-NB	COROP-Region Zuidoost-Noord-Brabant	Niederlande (NL)
OG	Ortenaukreis	Deutschland (DE)
PF	Enzkreis	Deutschland (DE)

Kürzel	Name	Land
PF (SK)	Stadtkreis Pforzheim	Deutschland (DE)
RA	Landkreis Rastatt	Deutschland (DE)
RLP-MZ (SK)	Kreisfreie Stadt Mainz	Deutschland (DE)
RT	Landkreis Reutlingen	Deutschland (DE)
RV	Landkreis Ravensburg	Deutschland (DE)
RW	Landkreis Rottweil	Deutschland (DE)
S (SK)	Stadtkreis Stuttgart	Deutschland (DE)
SC (SK)	Kreisfreie Stadt Schwabach	Deutschland (DE)
SHA	Landkreis Schwäbisch Hall	Deutschland (DE)
SIG	Landkreis Sigmaringen	Deutschland (DE)
TBB	Main-Tauber-Kreis	Deutschland (DE)
TÜ	Landkreis Tübingen	Deutschland (DE)
TUT	Landkreis Tuttlingen	Deutschland (DE)
UL	Alb-Donau-Kreis	Deutschland (DE)
UL (SK)	Stadtkreis Ulm	Deutschland (DE)
VS	Schwarzwald-Baar-Kreis	Deutschland (DE)
WN	Rems-Murr-Kreis	Deutschland (DE)
WT	Landkreis Waldshut	Deutschland (DE)
WÜ (SK)	Kreisfreie Stadt Würzburg	Deutschland (DE)