

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

## Ergebnisbericht

Erstellt im Auftrag des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Berlin/Hamburg, 09. Dezember 2020

# Die farblichen Markierungen dienen zur Kennzeichnung von Benchmarkfolien

## Glossar

Markierung der verschiedenen Raumebenen

Verbünde

Kreise

Gemeinden

Relationen


↓

Verbünde

AT, CH, NL,  
BY, HE

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

1

 **civity** Management Consultants

© 2020 | Ergebnisse des ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020


↓

Kreise

AT, CH

Markierung von reduzierten Benchmarkfolien mit Fokus auf Österreich und Schweiz

1

 **civity** Management Consultants

© 2020 | Ergebnisse des ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

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

## Inhalt

---

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

# 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

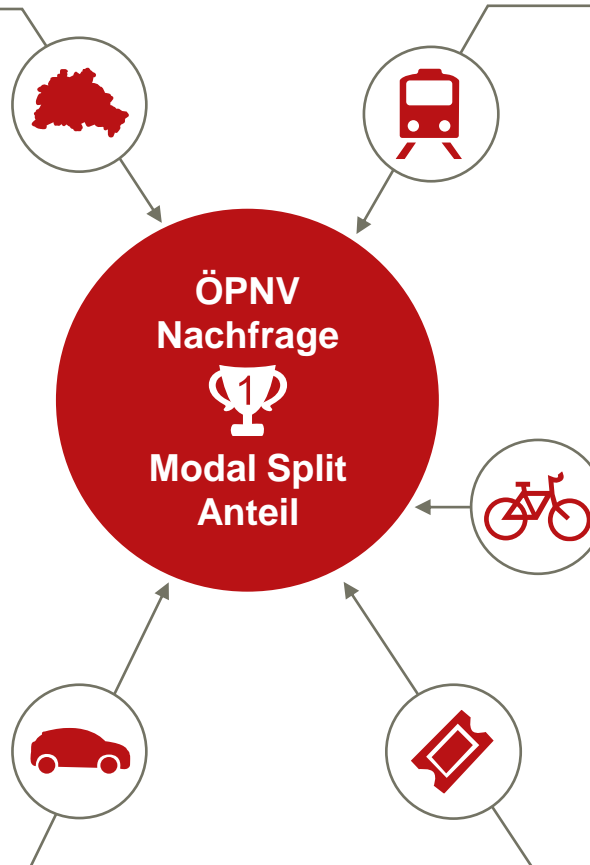
- › Angebotsdichte räumlich und zeitlich
- › Netzdichte (Erschließung, Erreichbarkeit)
- › Taktdichte (Tagesverlauf, Wochenende)
- › Verkehrsmittelmix (Bus-Schiene)
- › Flexible Bedienungsformen
- › Einhaltung Landesstandard

#### 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
- $\Sigma$  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
- $\Sigma$  ca. 7,9 Mio. EW



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



- Vorarlberg
- 1 Verbund
- 4 Bezirke (≈ Landkreis)
- 90 Gemeinden < 20 TEW
- 4 Gemeinen 20-100 TEW
- $\Sigma$  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
- $\Sigma$  ca. 2,5 Mio. EW

## Inhalt

---

- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - **Angebotsqualität**
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - Nachfrage und Modal Split
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- **Einleitung**
  - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
  - Netzdichte und Taktdichte
  - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
  - Angebotsdichte im Tagesgang
  - 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.

## Inhalt

---

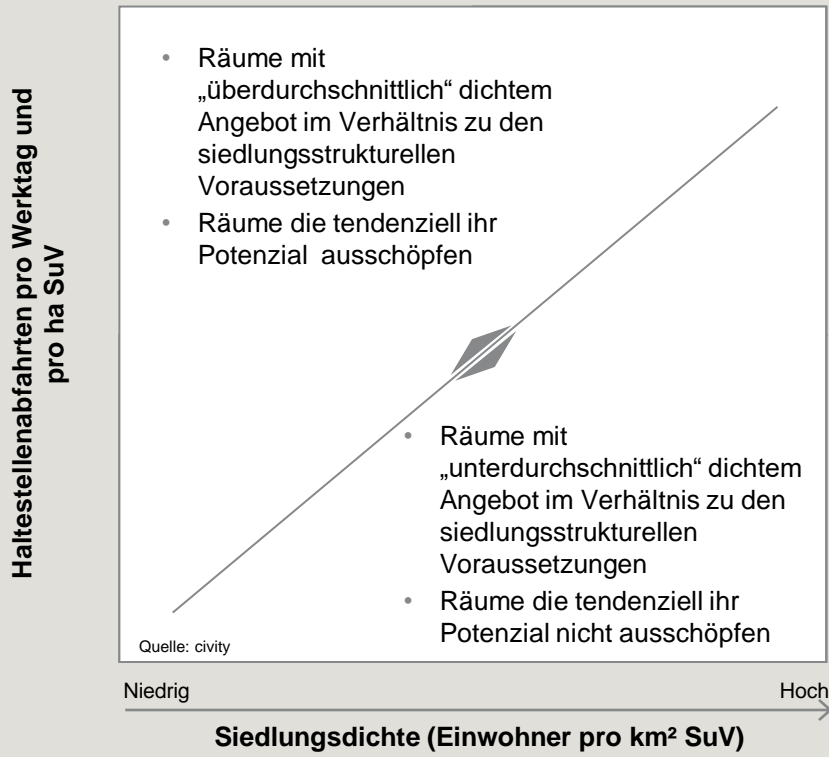
- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - **Angebotsqualität**
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - Nachfrage und Modal Split
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
  - **Angebotsdichte und Siedlungsdichte**
  - Netzdichte und Taktdichte
  - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
  - Angebotsdichte im Tagesgang
  - Angebotsreduktion am Wochenende
  - Flexible Bedienformen

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

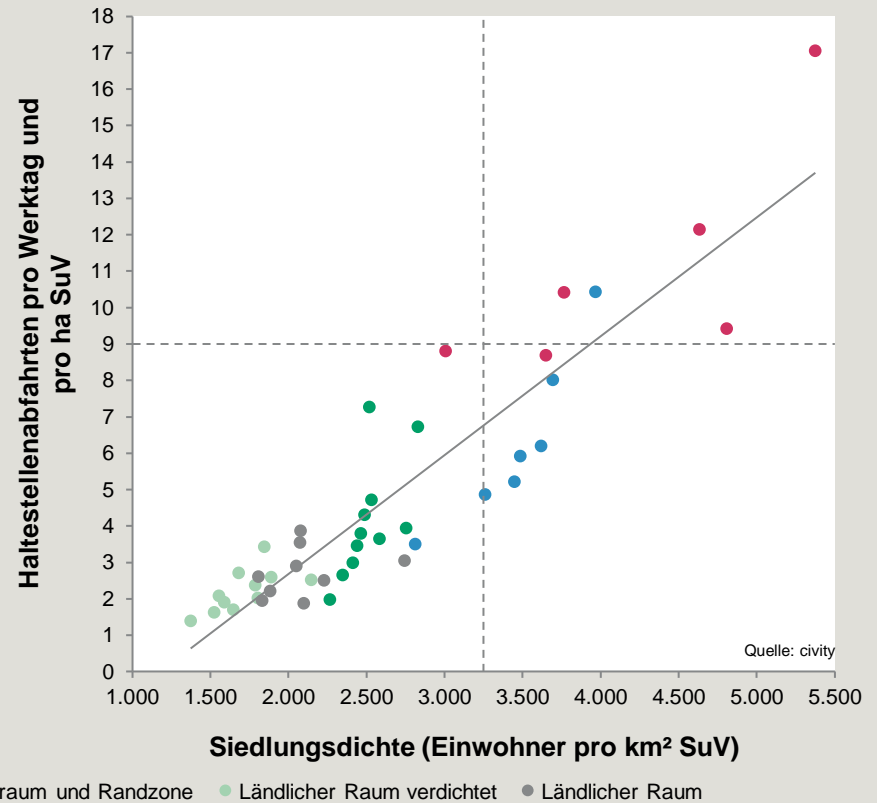
## Angebotsdichte und Siedlungsdichte

METHODIK

### Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



### Kreise

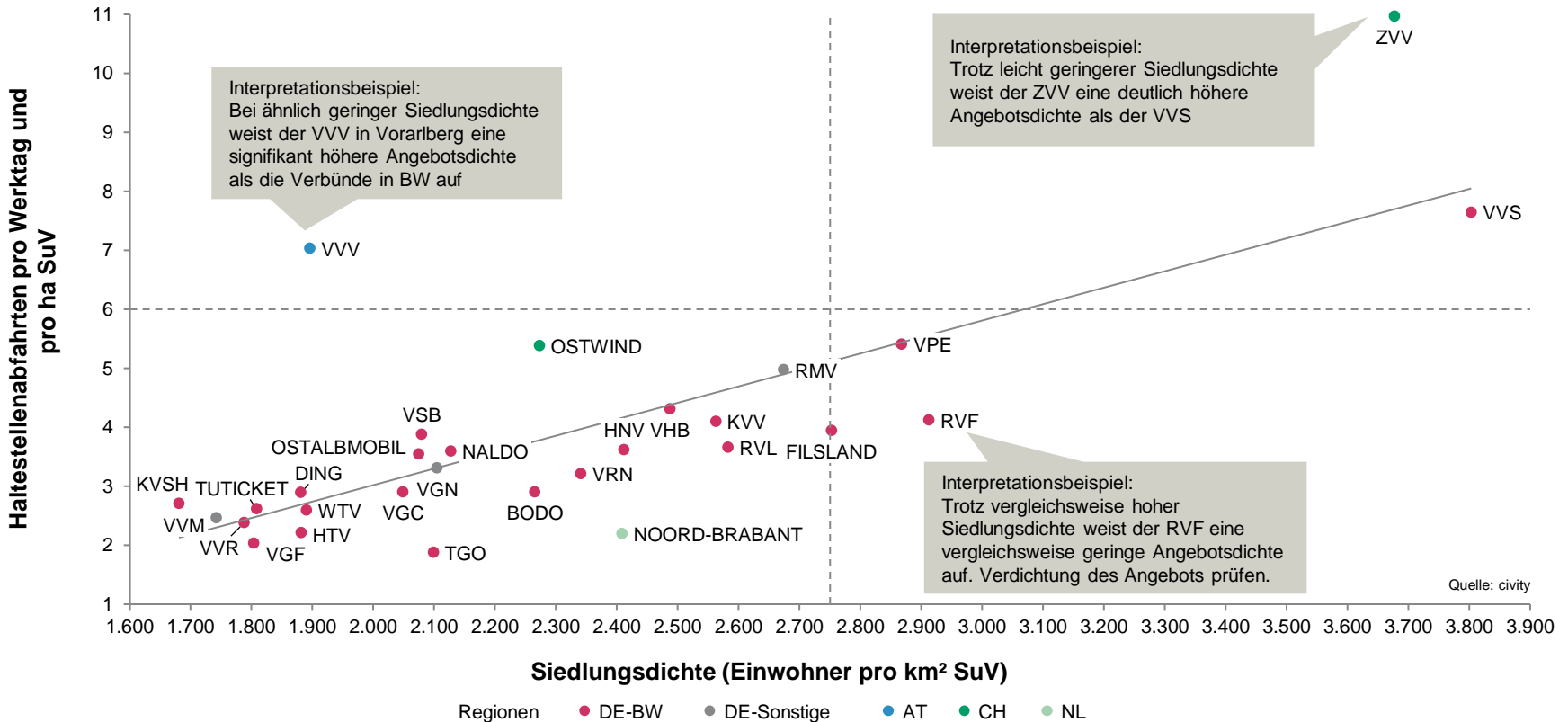


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018)

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

## Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

### Verbünde



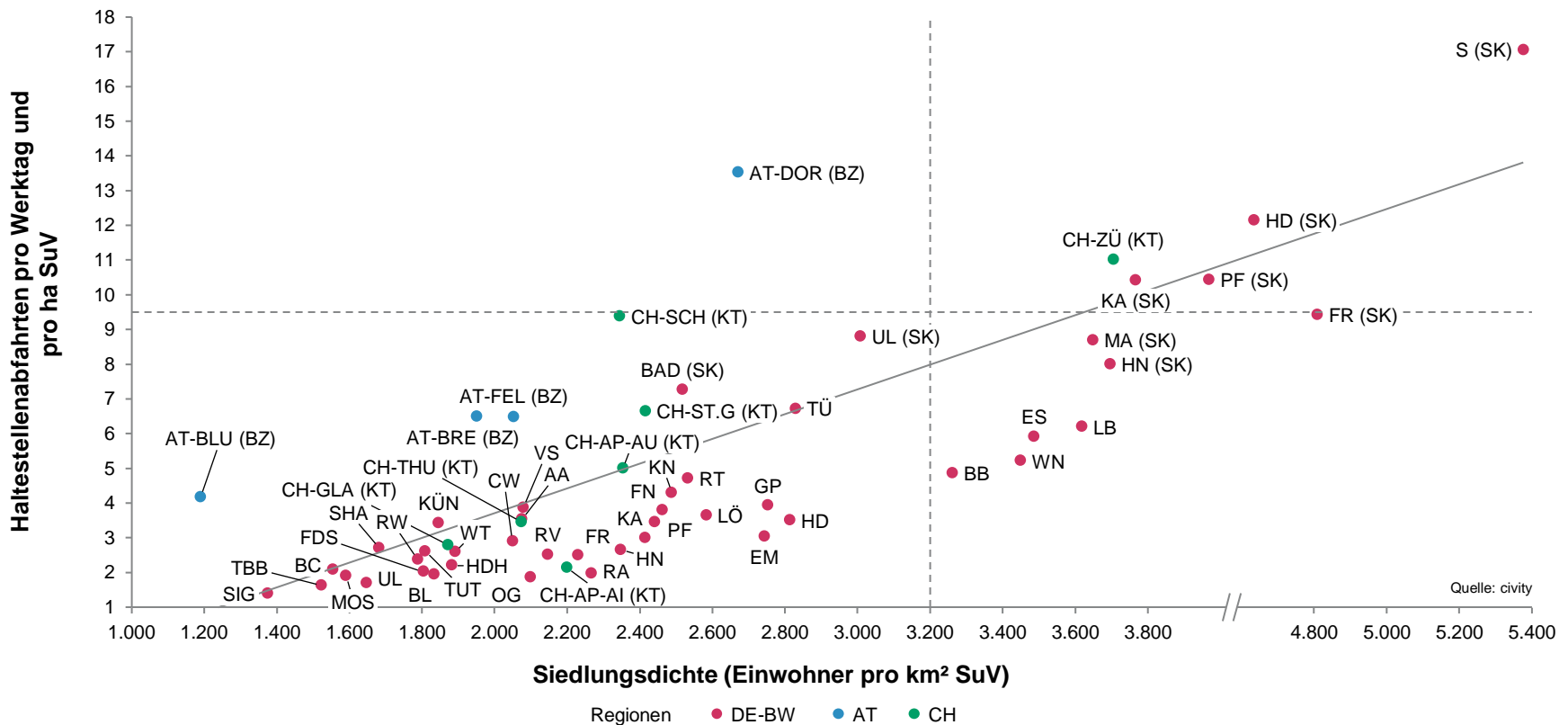
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)



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

## Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

### Kreise

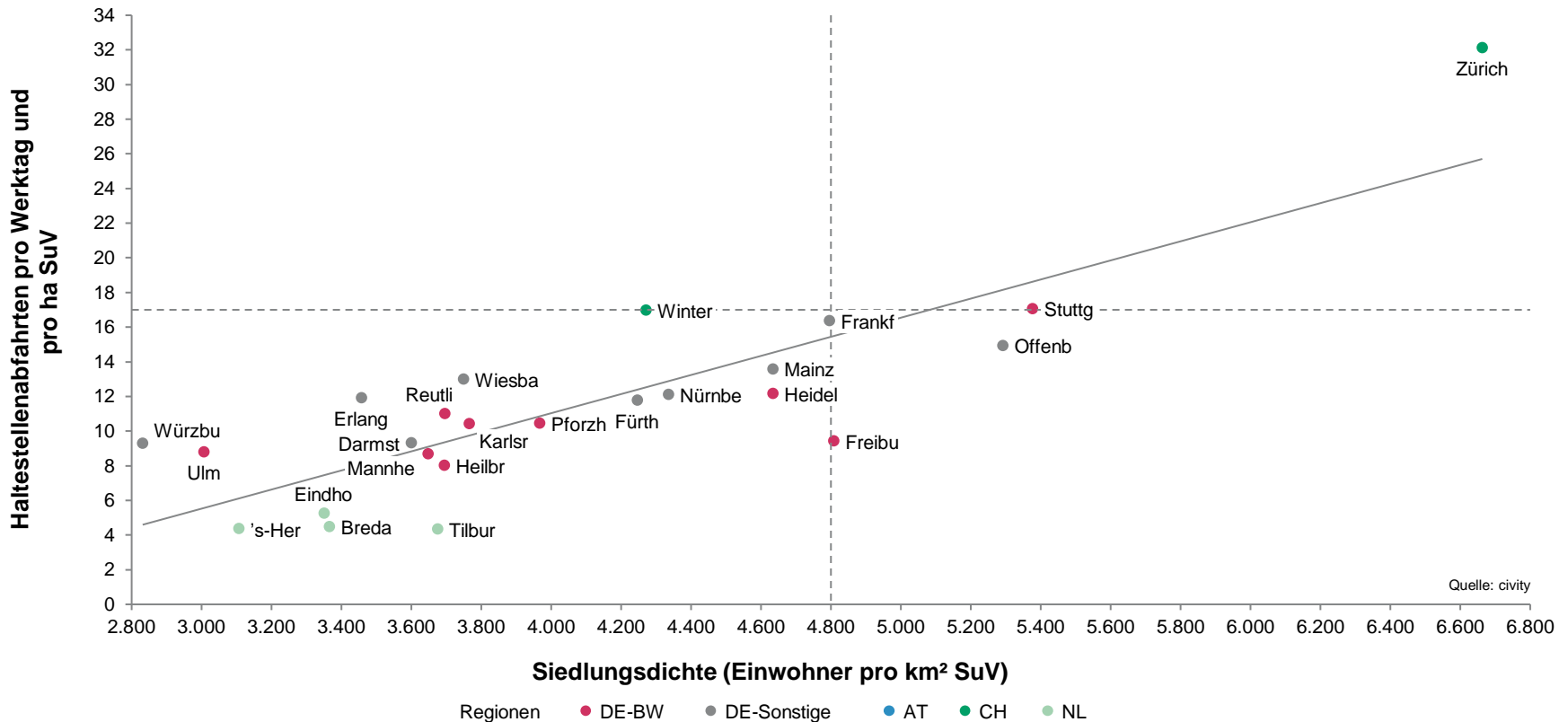


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

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

## Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

### Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner

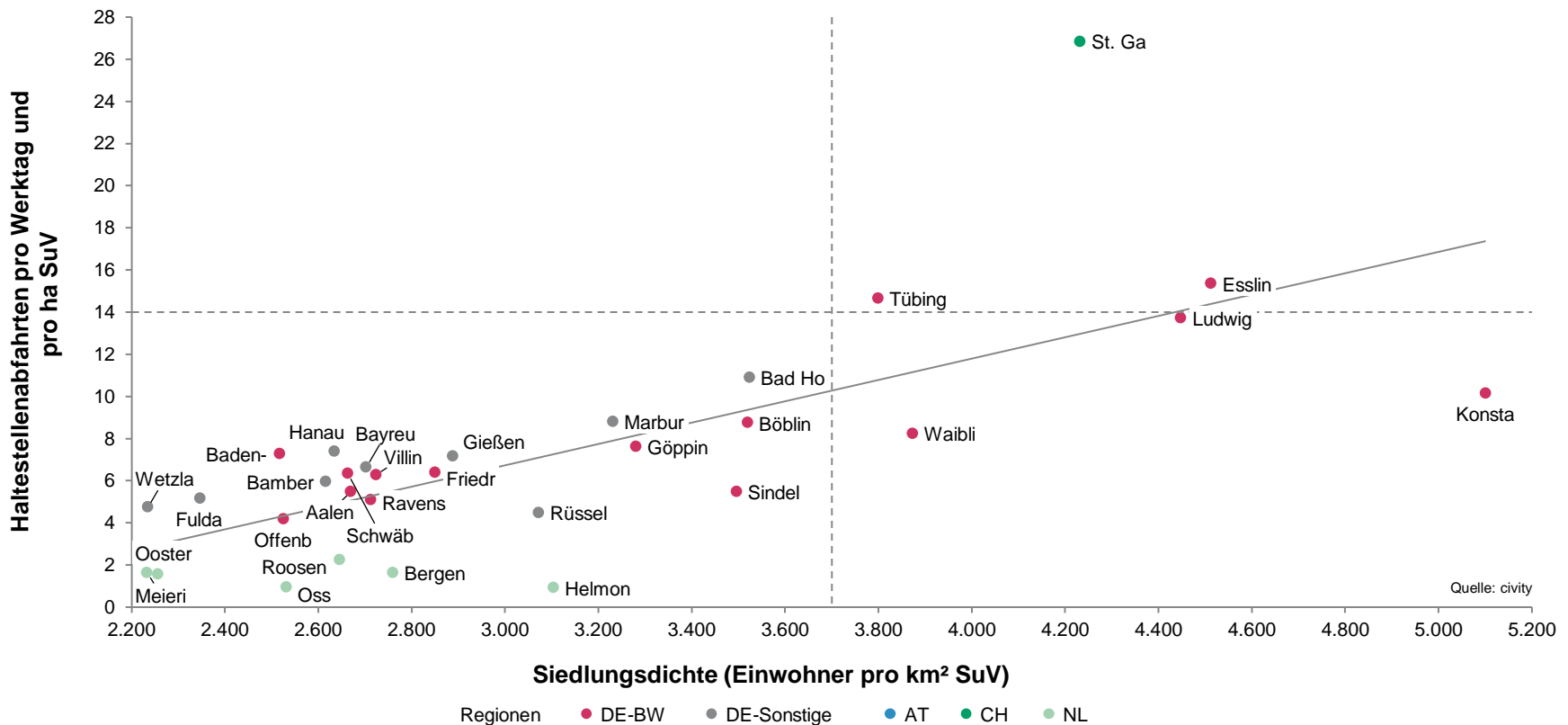


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

# 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

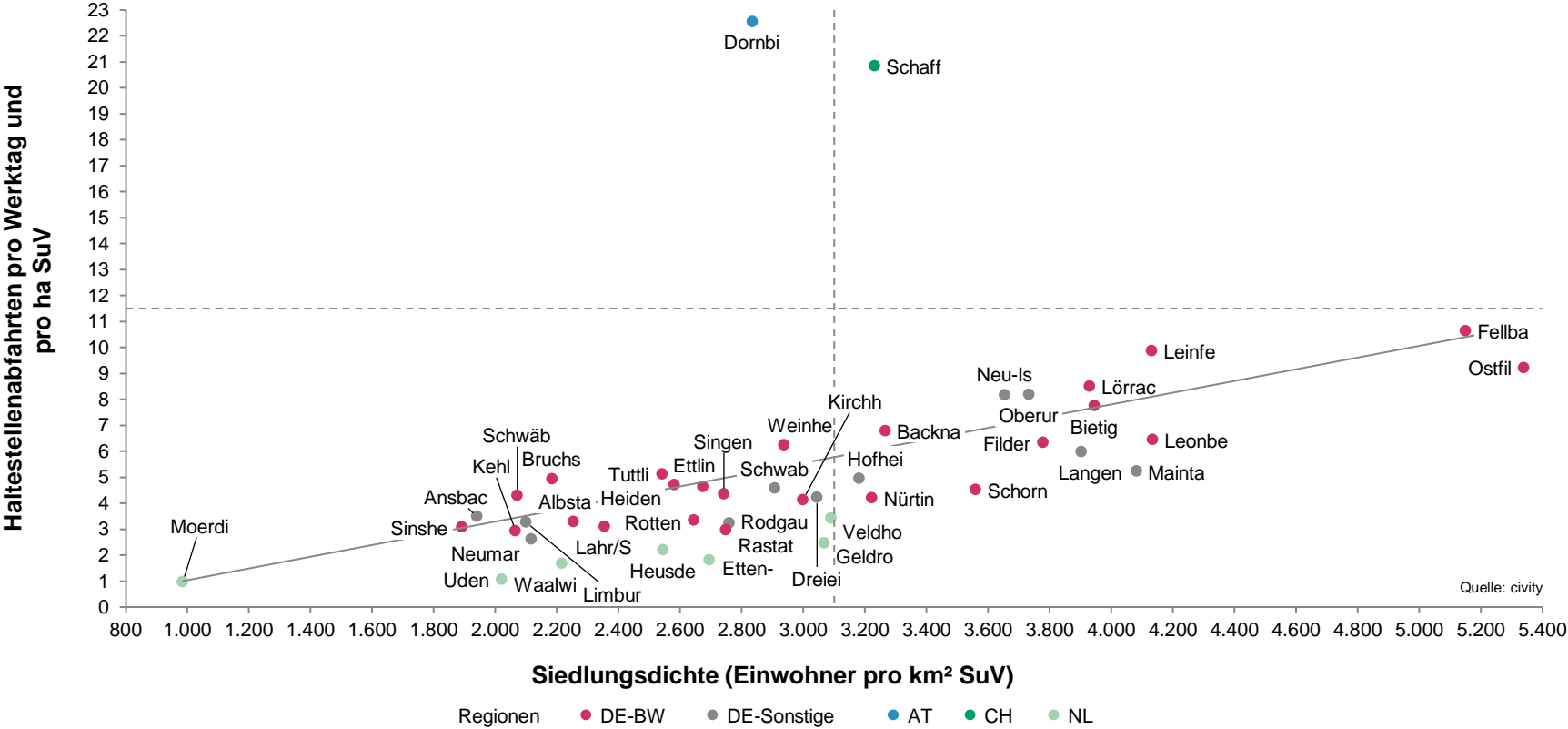


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), EW (Destatis 2018, Statistik Austria 2019, BFS 2017, CBS Statline 2019)

# Österreichische und schweizerischen Gemeinden weisen eine signifikant höhere Angebotsdichte auf

## Angebotsdichte und Siedlungsdichte im Vergleich

Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



Quelle: civity

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

## Inhalt

---

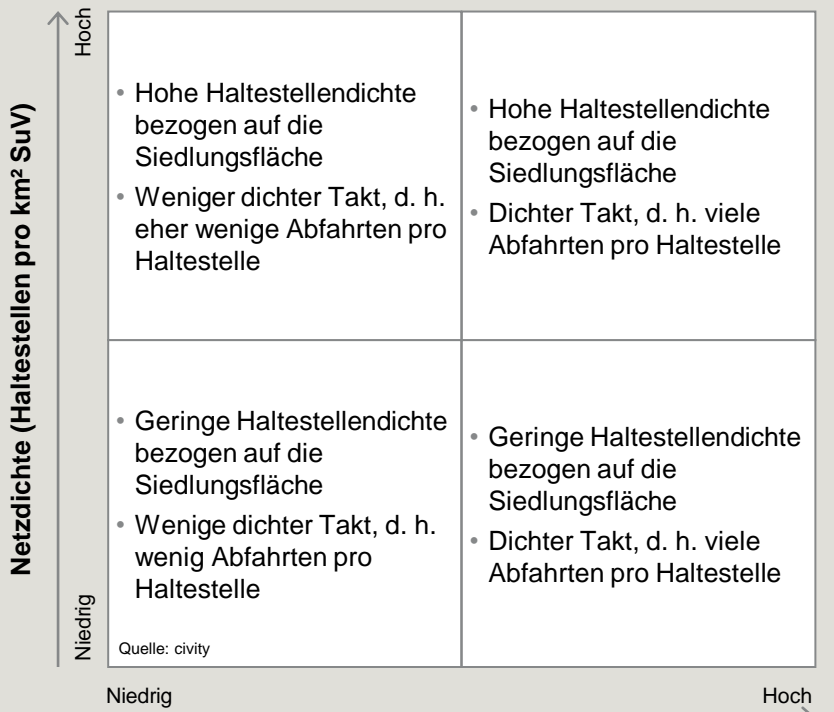
- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - **Angebotsqualität**
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - Nachfrage und Modal Split
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
  - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
  - **Netzdichte und Taktdichte**
  - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
  - Angebotsdichte im Tagesgang
  - Angebotsreduktion am Wochenende
  - Flexible Bedienformen

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

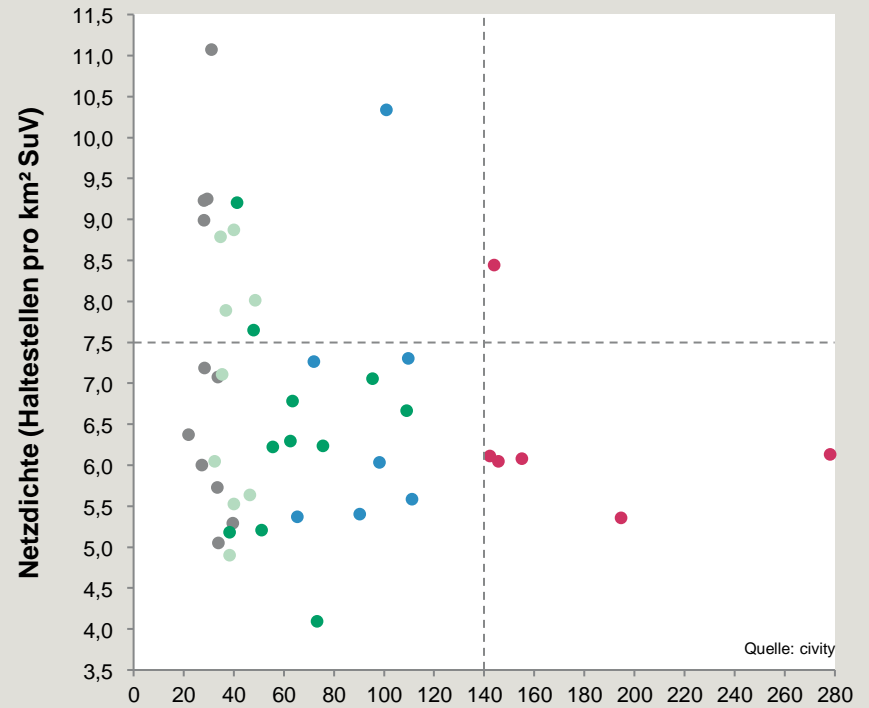
## Netz- und Taktdichte (Bus und Schiene)

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

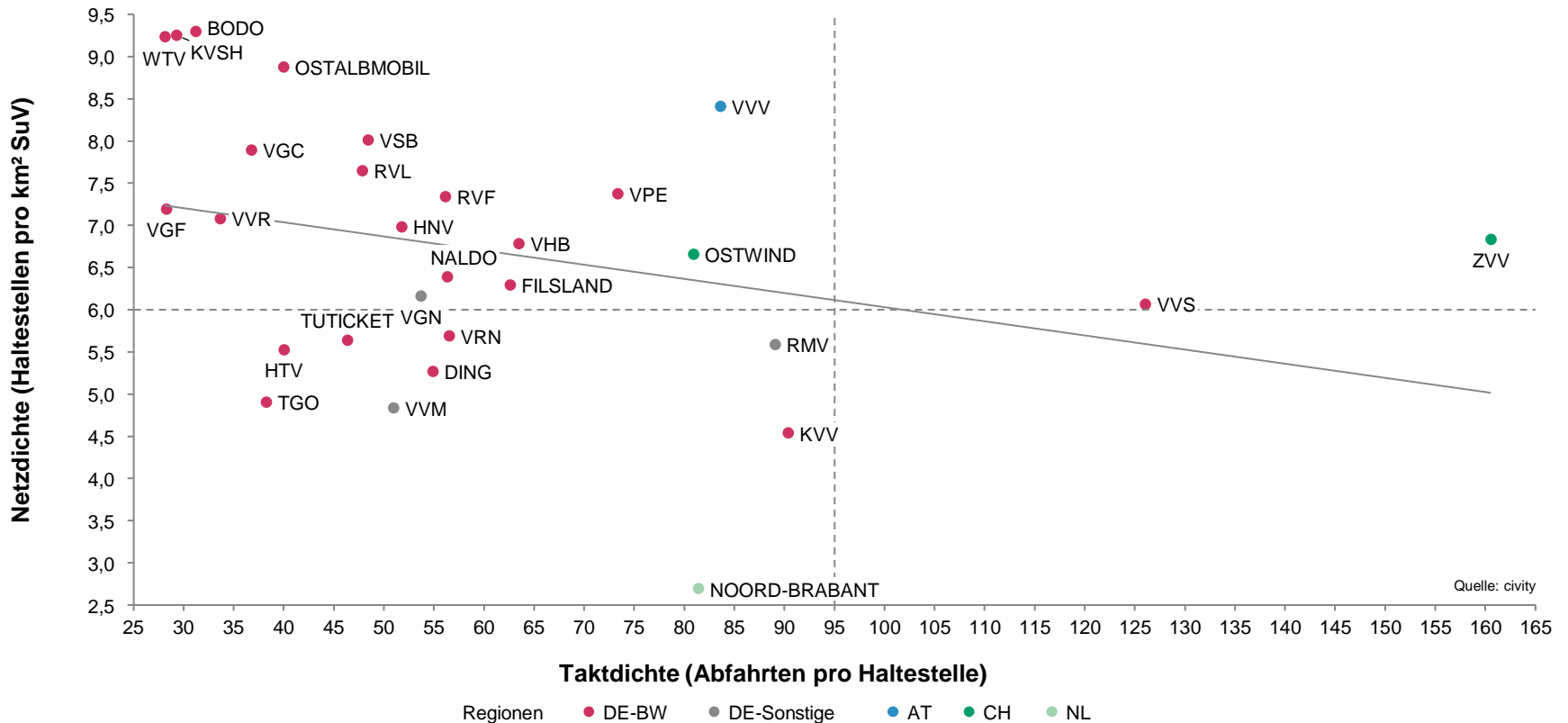
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

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

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

## Netz- und Taktdichte (Bus & Schiene) im Vergleich

### Verbünde



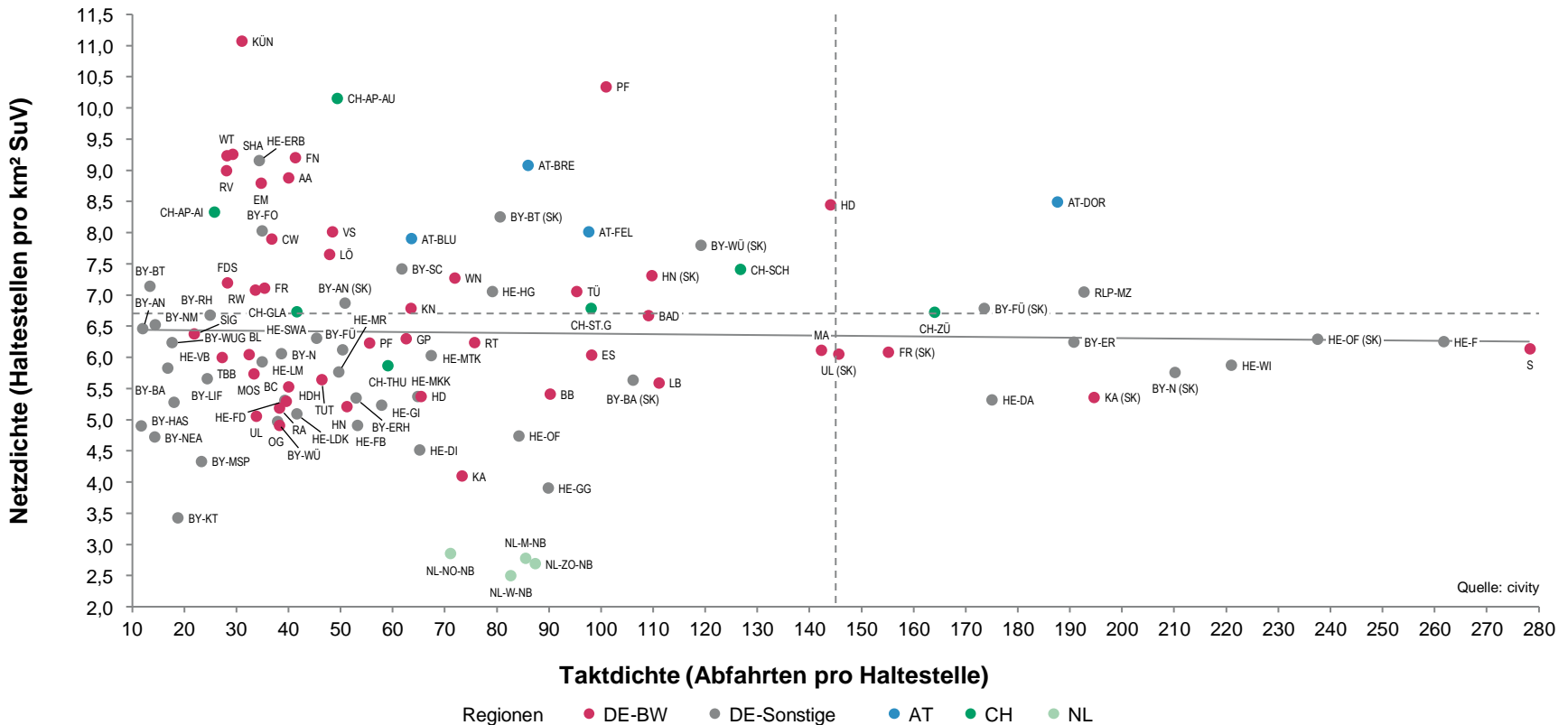
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

# 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)



## Inhalt

---

- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - **Angebotsqualität**
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - Nachfrage und Modal Split
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
  - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
  - Netzdichte und Taktdichte
  - **Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität**
  - Angebotsdichte im Tagesgang
  - Angebotsreduktion am Wochenende
  - Flexible Bedienformen

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

## Übersicht der Analyseebenen

METHODIK

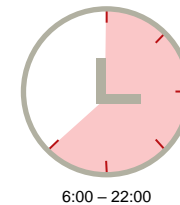
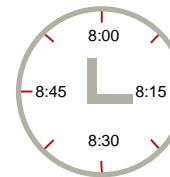
### 1 Erreichbarkeit des ÖPNV

Erschließung der  
**Einwohner**

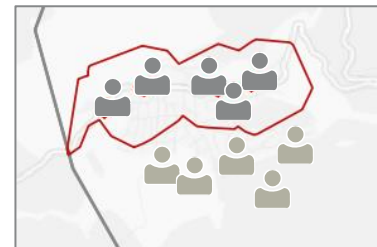


### 2 Bedienungsqualität (Standard)

Kombination aus  
**Taktfrequenz** und **Bedienzeiten**

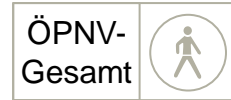


**Verknüpfung von  
Erschließung der Einwohner  
und Bedienungsqualität**

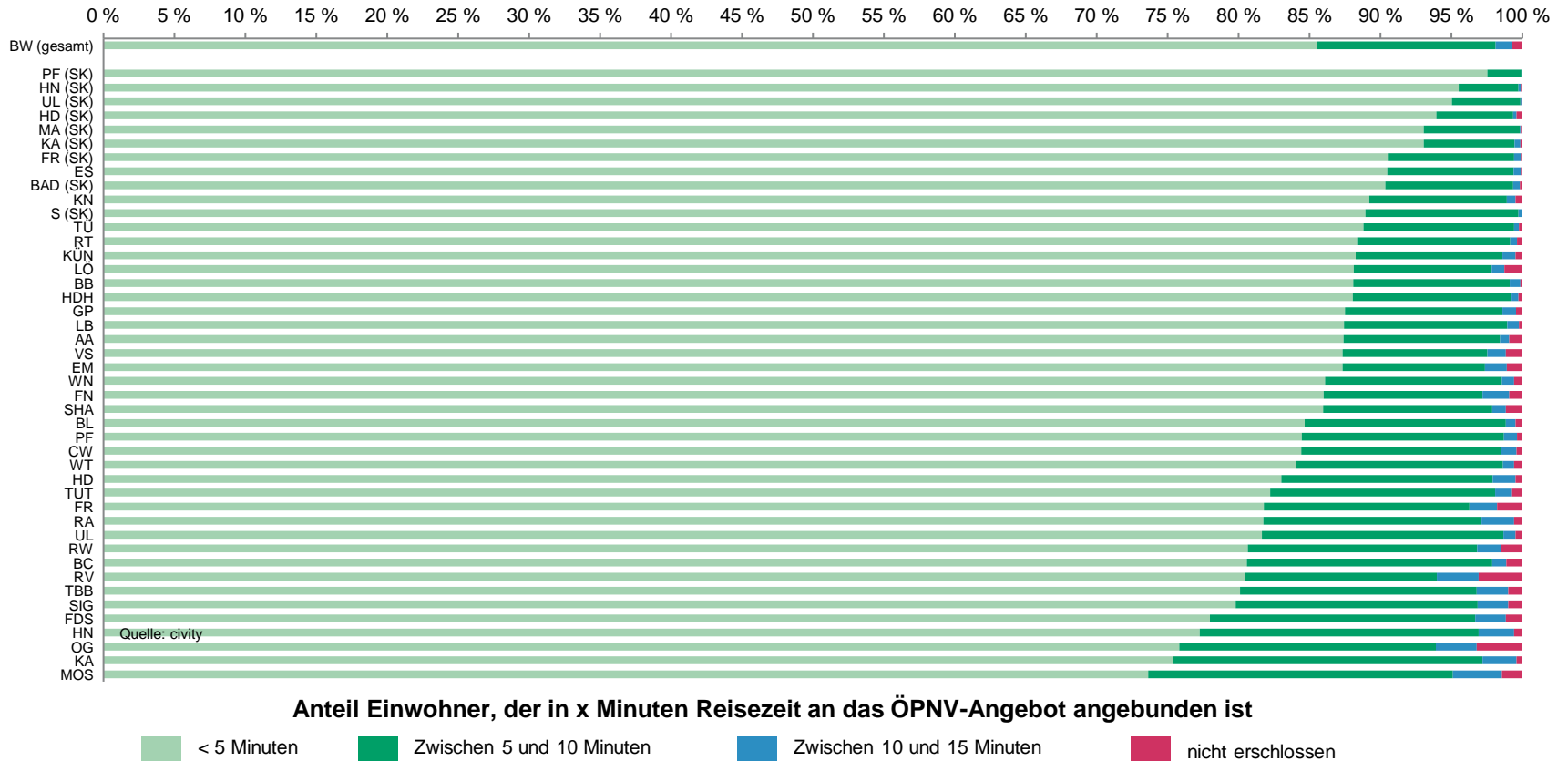


# In BW erreichen 85 % aller Einwohner in weniger als 5 Min. Fußweg eine ÖPNV-Haltestelle

## Erschließung der Einwohner



### Kreise



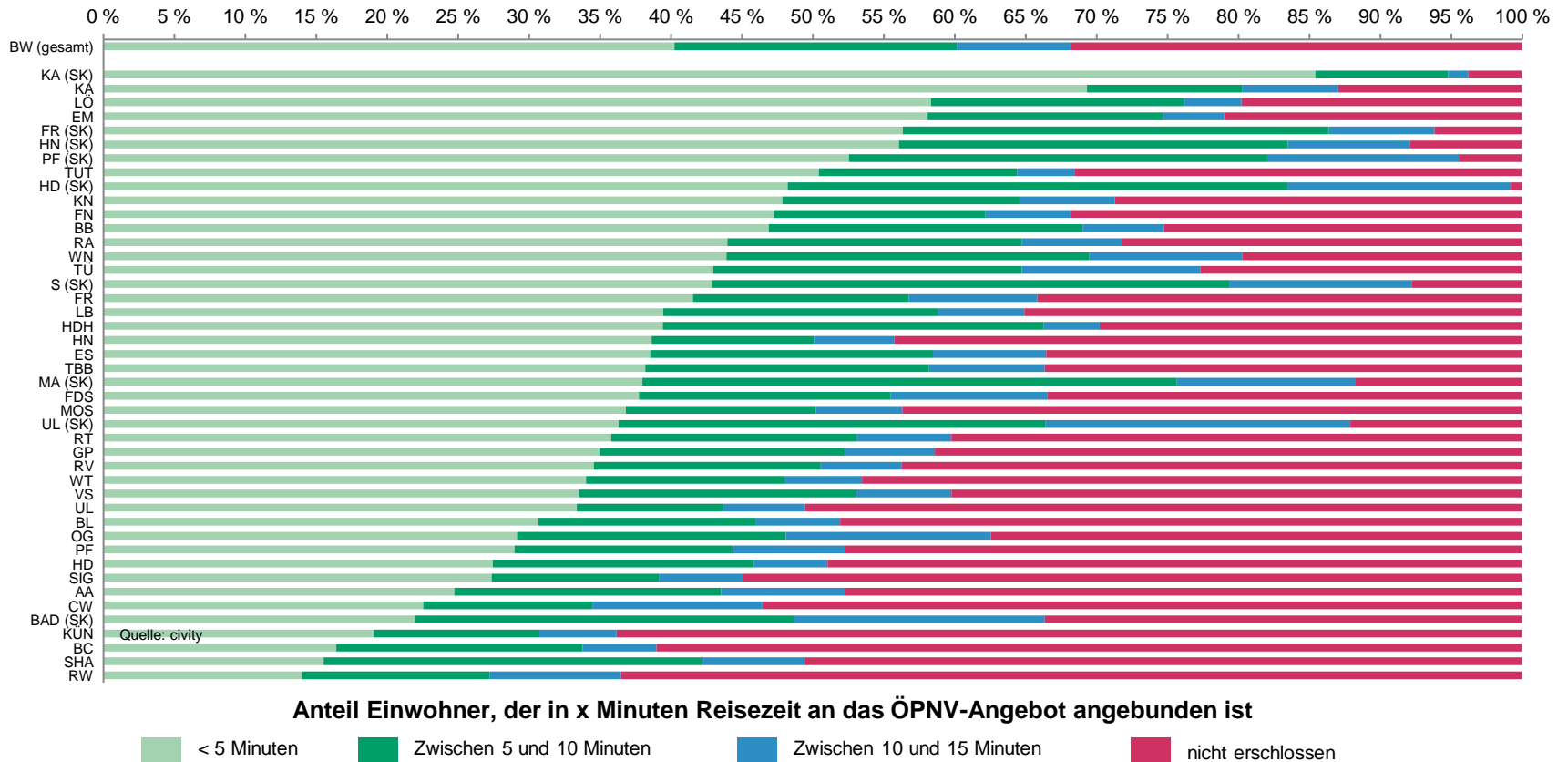
Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

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

## Erschließung der Einwohner



### Kreise



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

# 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

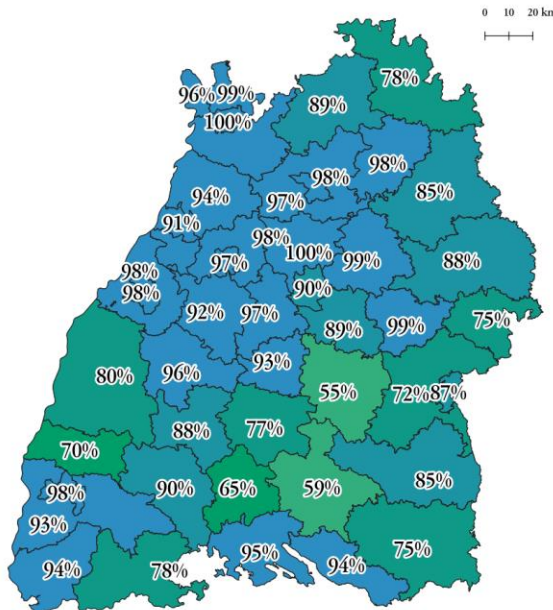
## 60-Min-Takt im SPNV <sup>1)</sup>

Basis-Szenario		
SPNV	60 -Min- Takt	

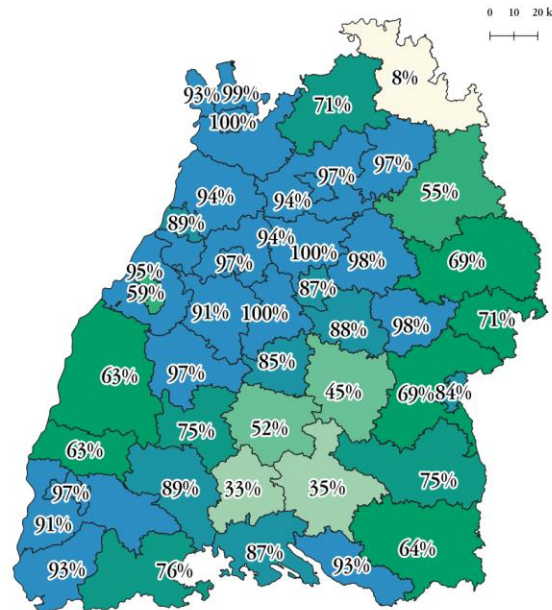
Werktag 5:00-24:00 Uhr

Samstag 7:00-24:00 Uhr

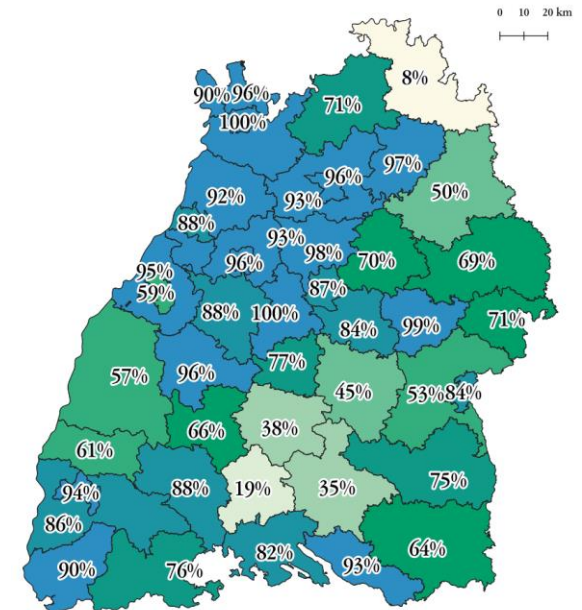
Sonntag 7:00-24:00 Uhr



**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**

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

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

# Werktags wird der Standard bei mindestens 61 % aller Zeitscheiben erreicht

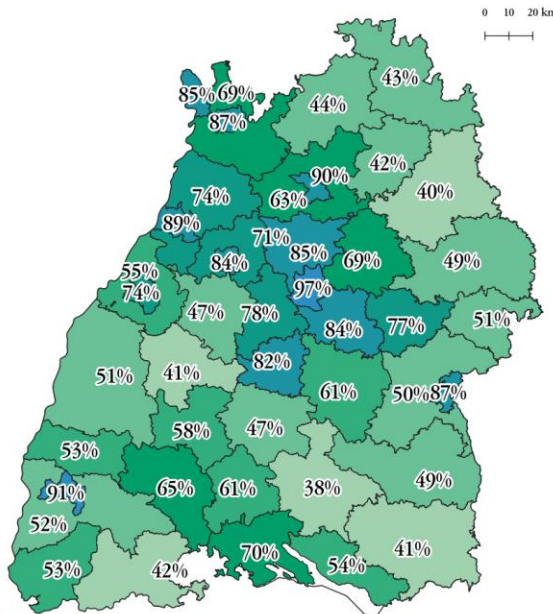
**60-Min-Takt im SPNV + ÖPNV + Flex <sup>1)</sup>**

Basis-Szenario		
ÖPNV-Gesamt	<b>60</b> -Min-Takt	

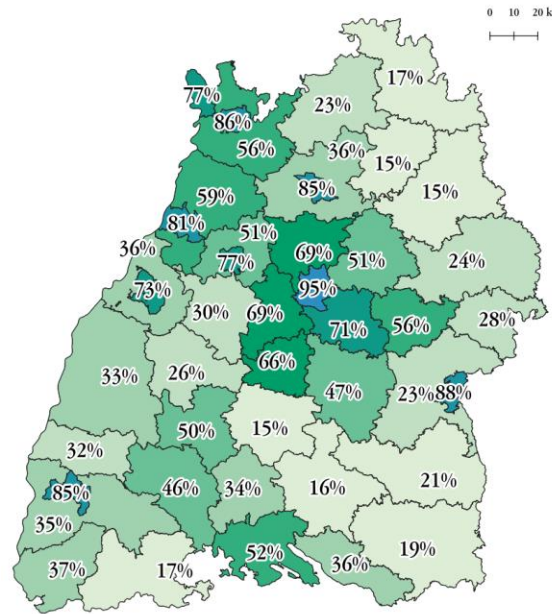
**Werktag 5:00-24:00 Uhr**

**Samstag 7:00-24:00 Uhr**

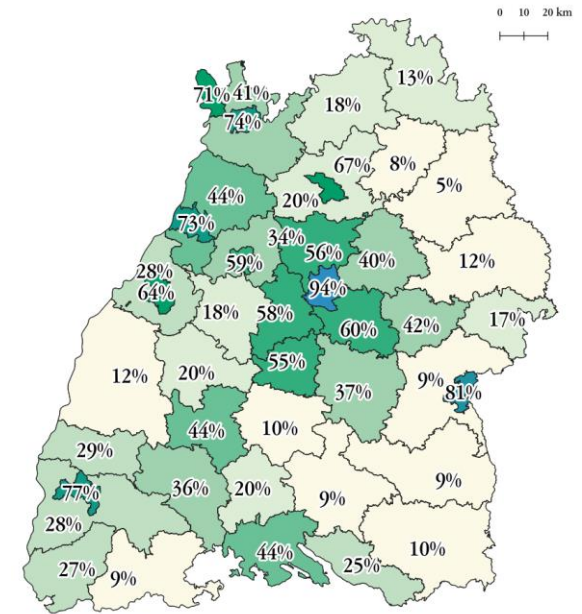
**Sonntag 7:00-24:00 Uhr**



**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)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report: Baden-Württemberg 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)



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

## Anteil der erschlossenen Einwohner

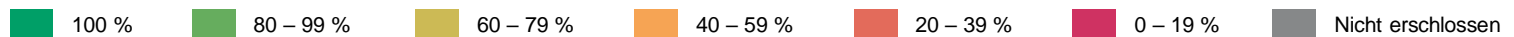
### Kreise

**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

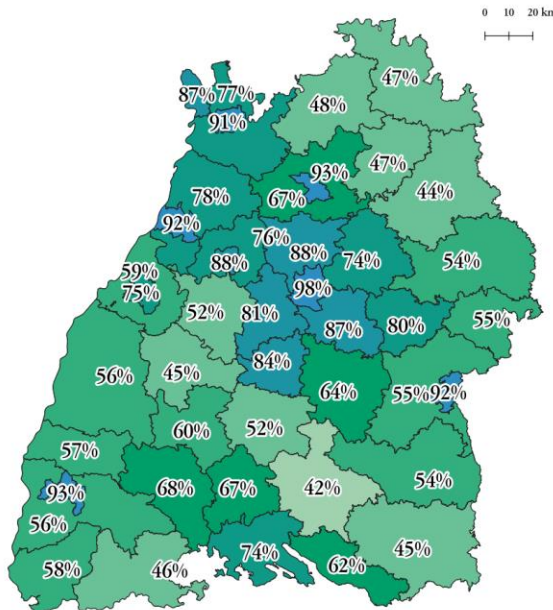
**60-Min-Takt im SPNV + ÖPNV + Flex <sup>1)</sup>**

Szenario 1		
ÖPNV-Gesamt	<b>60</b> -Min-Takt	

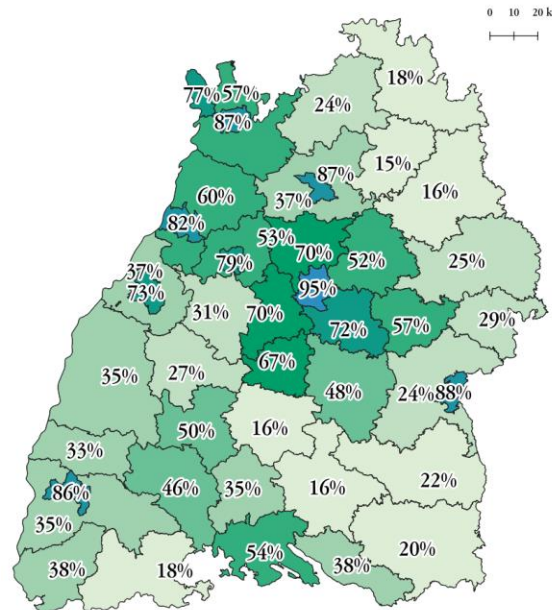
**Werktag 5:00-22:00 Uhr**

**Samstag 7:00-23:00 Uhr**

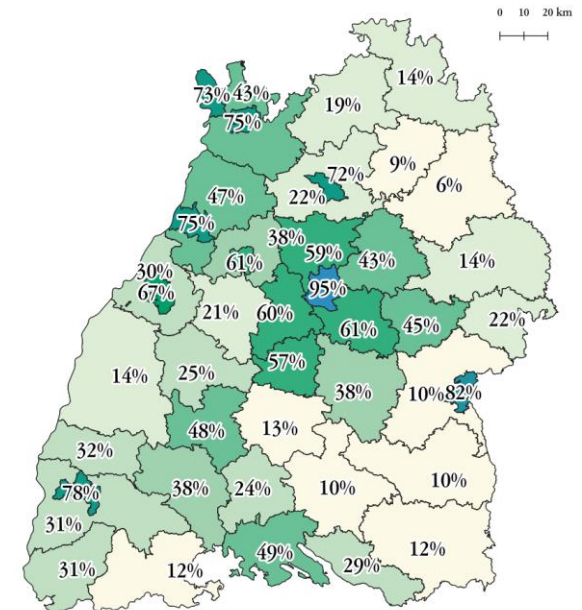
**Sonntag 8:00-21:00 Uhr**



**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)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

# Werktags wird der Standard bei mindestens 41 Prozent aller Zeitscheiben erreicht

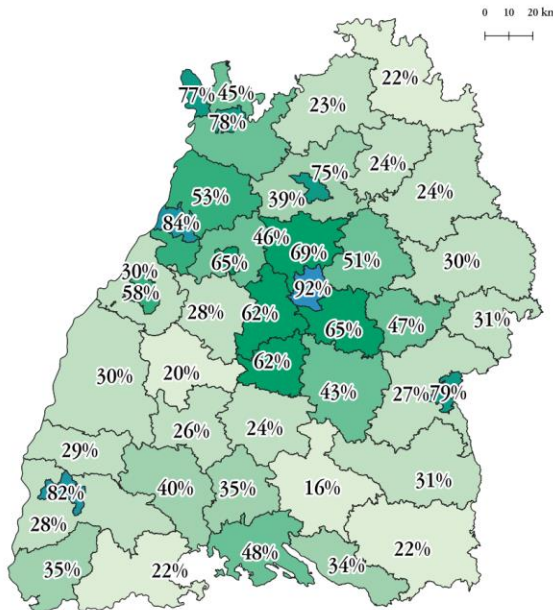
## 30-Min-Takt im SPNV + ÖPNV + Flex <sup>1)</sup>

Szenario 1		
ÖPNV-Gesamt	30-Min-Takt	

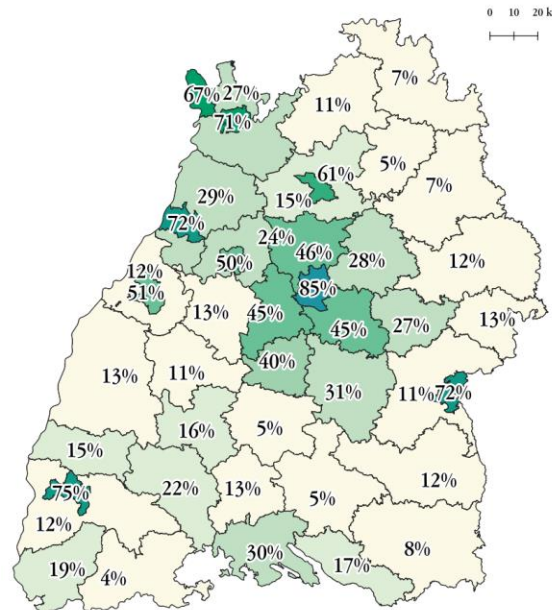
Werktag 5:00-22:00 Uhr

Samstag 7:00-23:00 Uhr

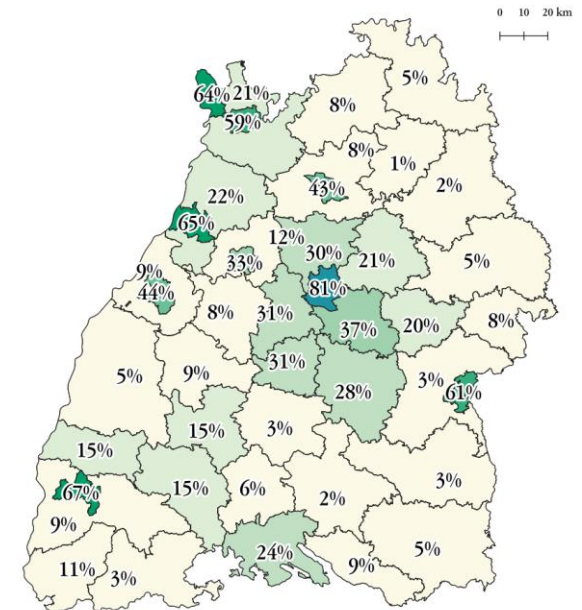
Sonntag 8:00-21:00 Uhr



**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)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report: Baden-Württemberg 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

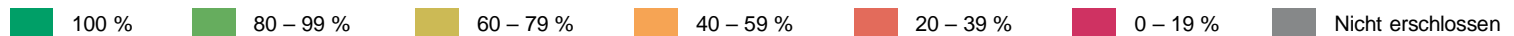
## Anteil der erschlossenen Einwohner

### 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

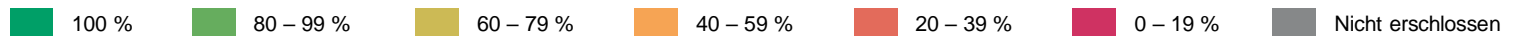
30-Min-Takt

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
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
  - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
  - Netzdichte und Taktdichte
  - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
  - **Angebotsdichte im Tagesgang**
  - Angebotsreduktion am Wochenende
  - Flexible Bedienformen

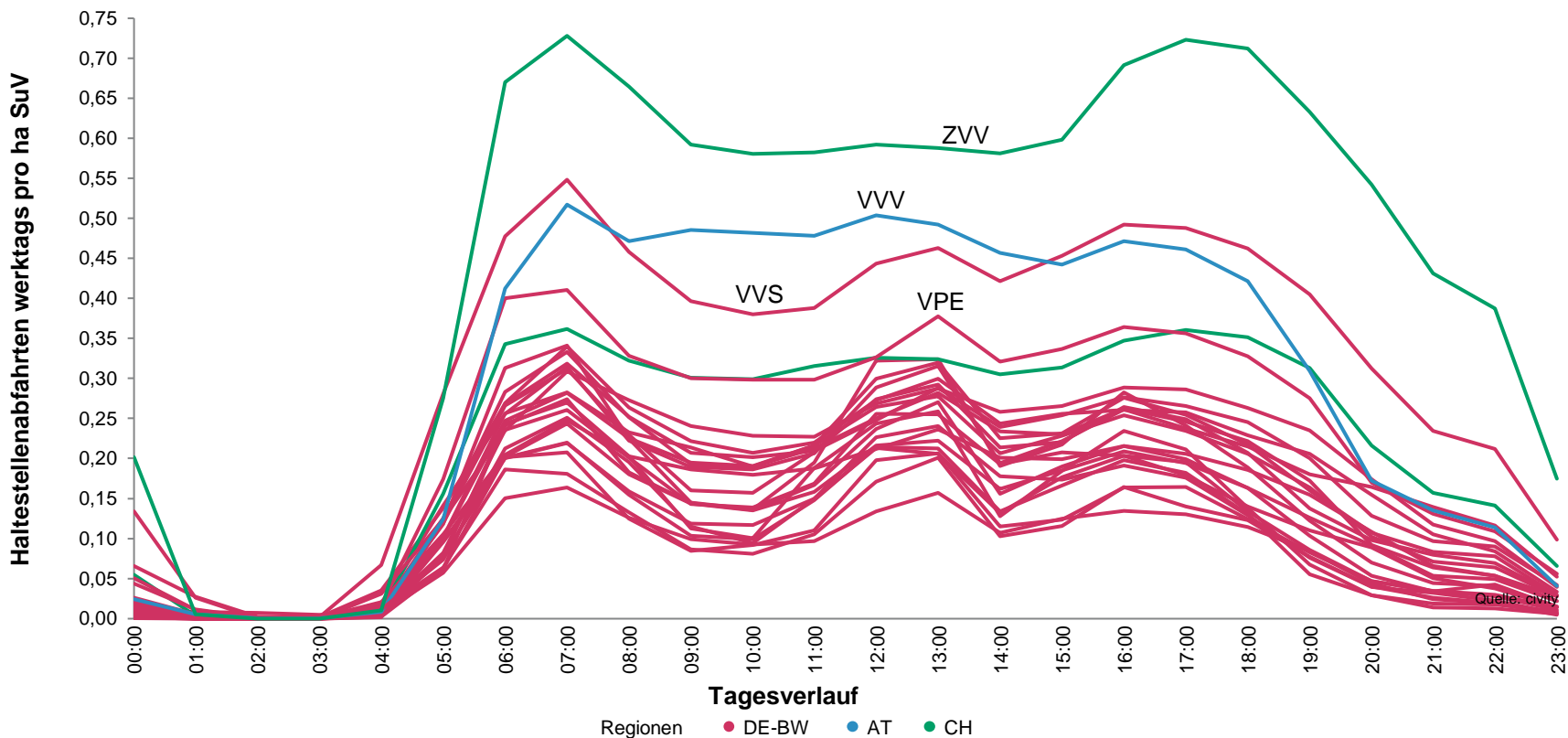


# Auf Verbundebene ist das Angebot des ZVV unter der Woche kontinuierlich am höchsten

## Angebot im Tagesverlauf (Mo-Fr) im Vergleich

WERKTAG

### Verbünde



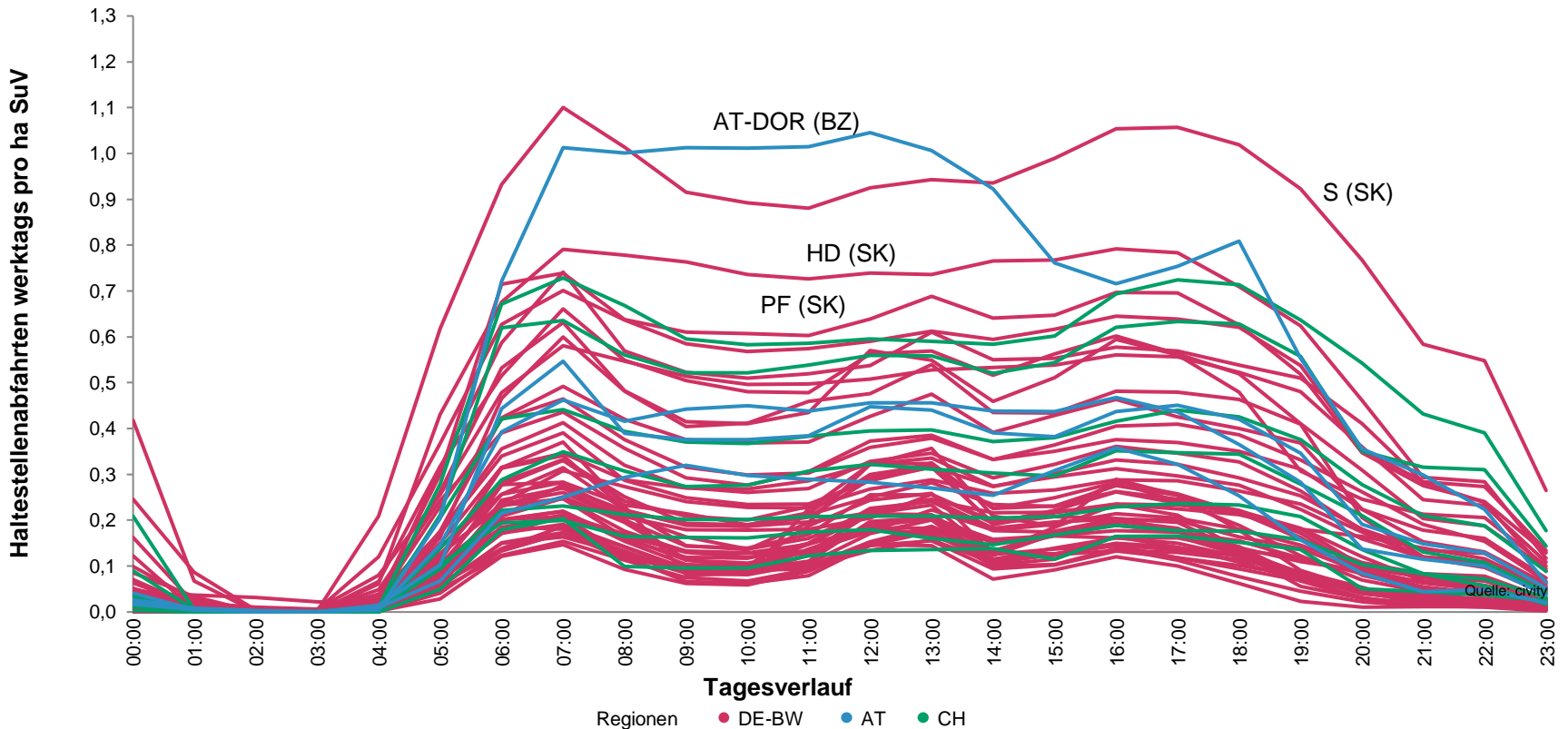
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

# 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

## Inhalt

---

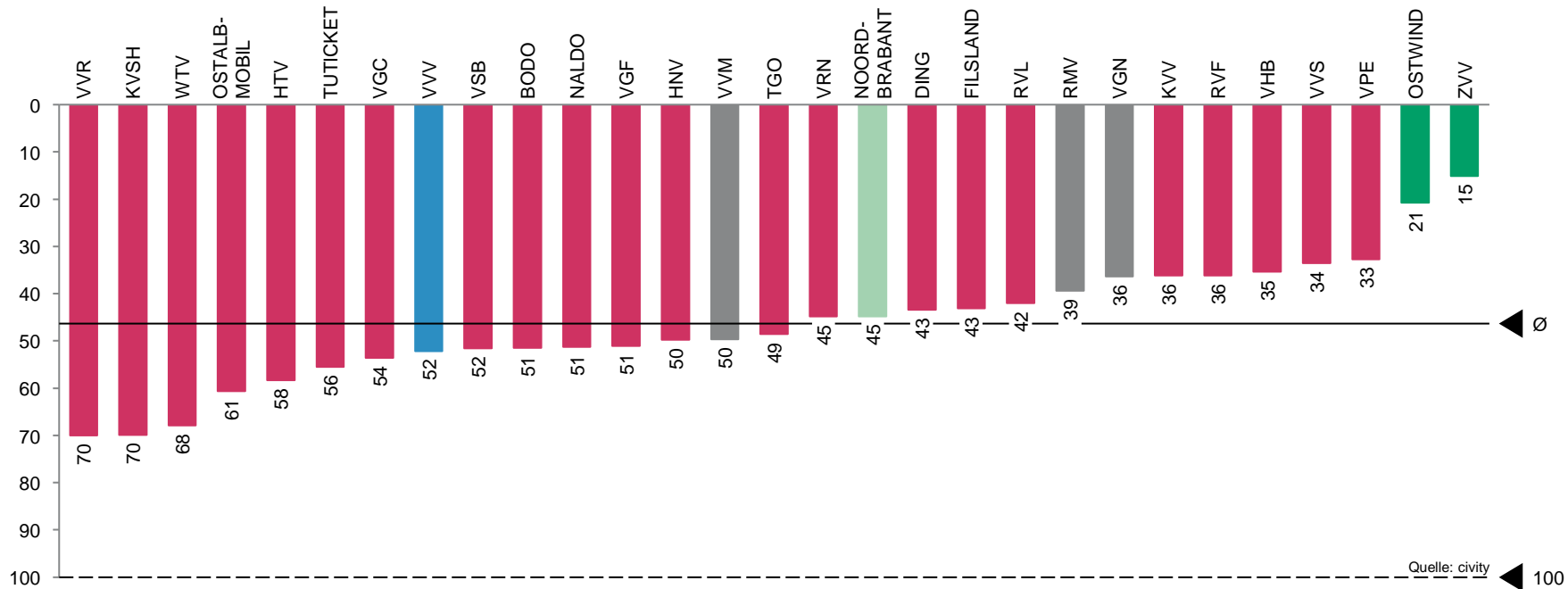
- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - **Angebotsqualität**
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - Nachfrage und Modal Split
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
  - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
  - Netzdichte und Taktdichte
  - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
  - Angebotsdichte im Tagesgang
  - **Angebotsreduktion am Wochenende**
  - Flexible Bedienformen

# 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

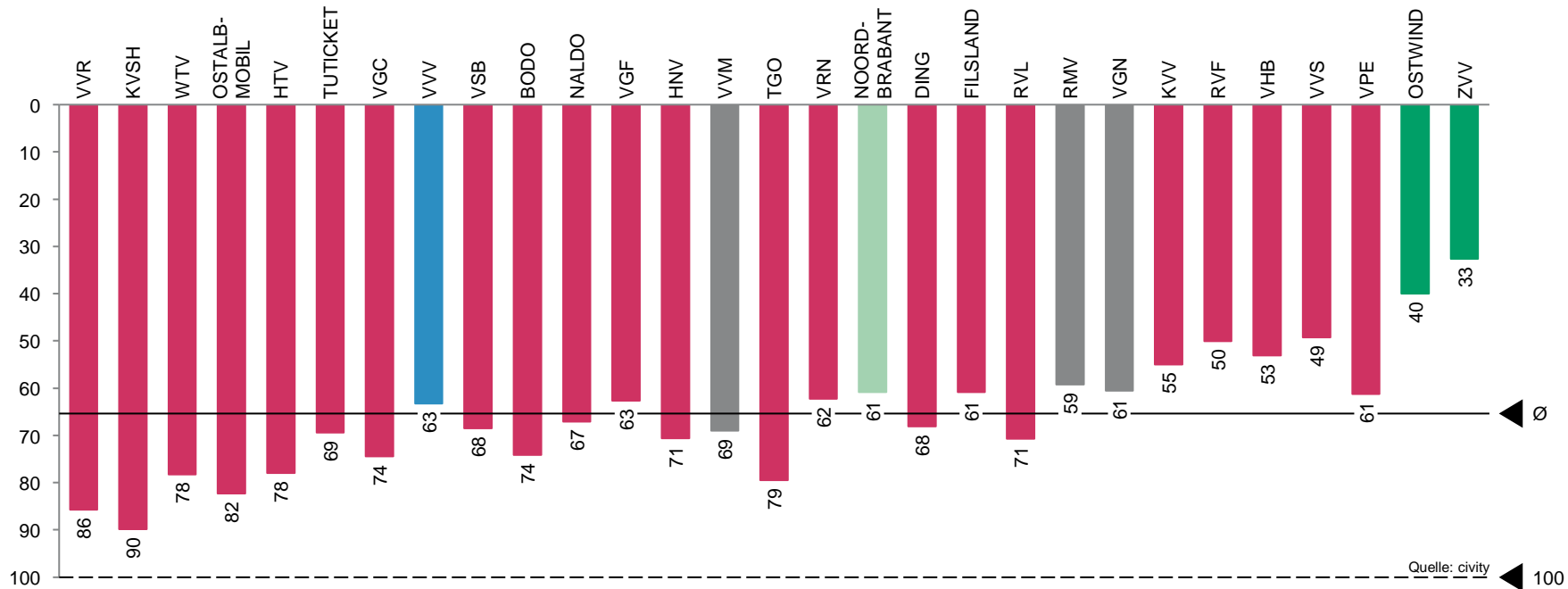
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

# 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 ● DE-Sonstige ● AT ● CH ● NL

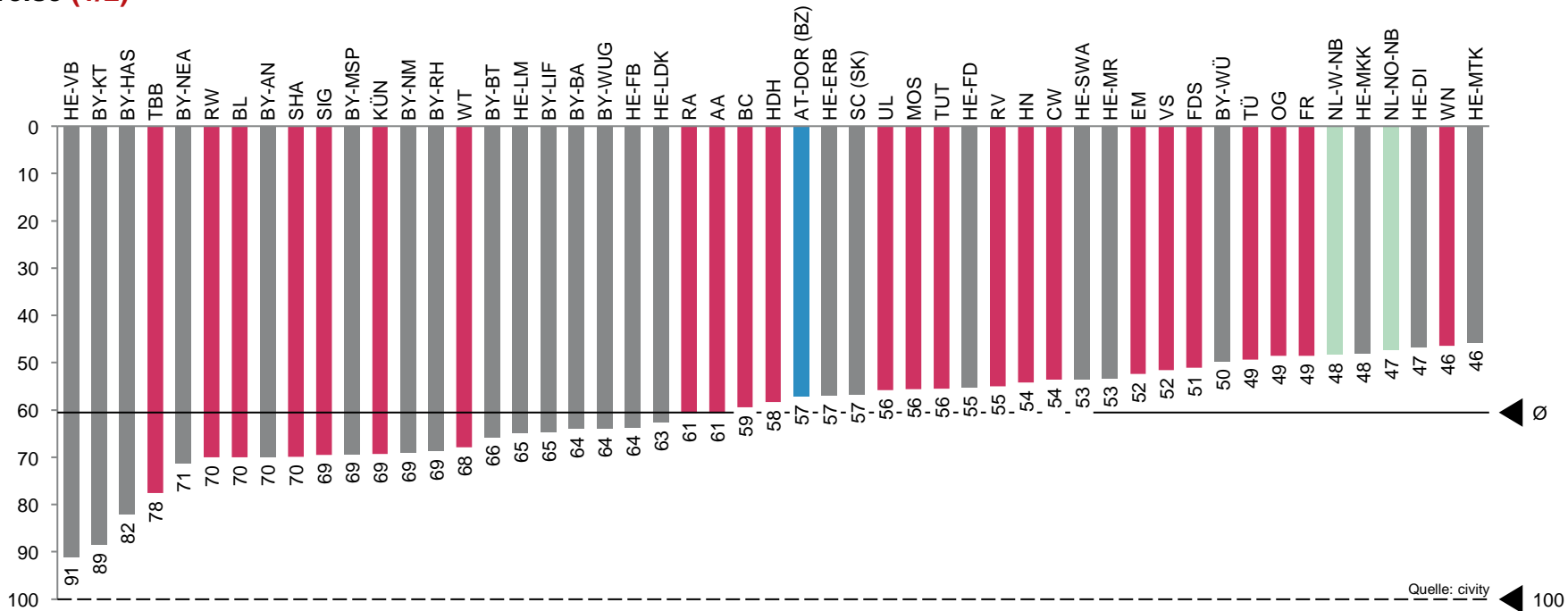
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

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

## Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

**SAMSTAG**

### Kreise (1/2)



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)

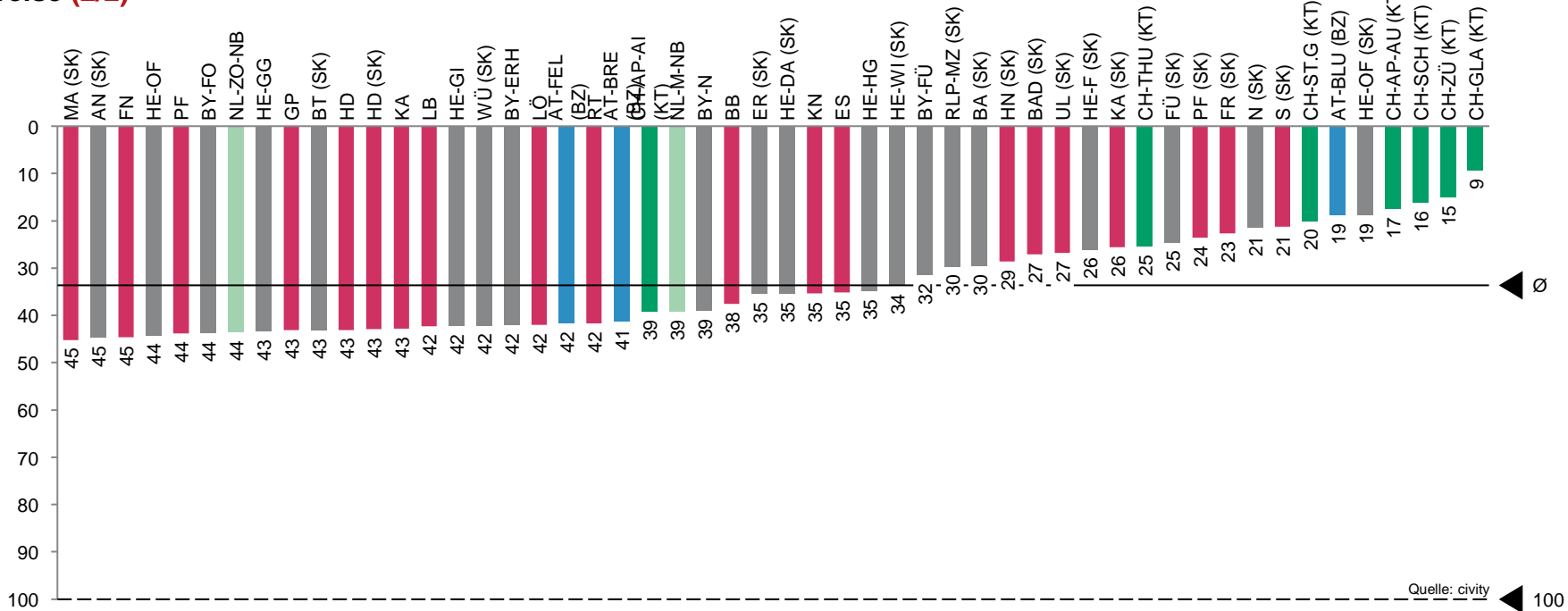
civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

# 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

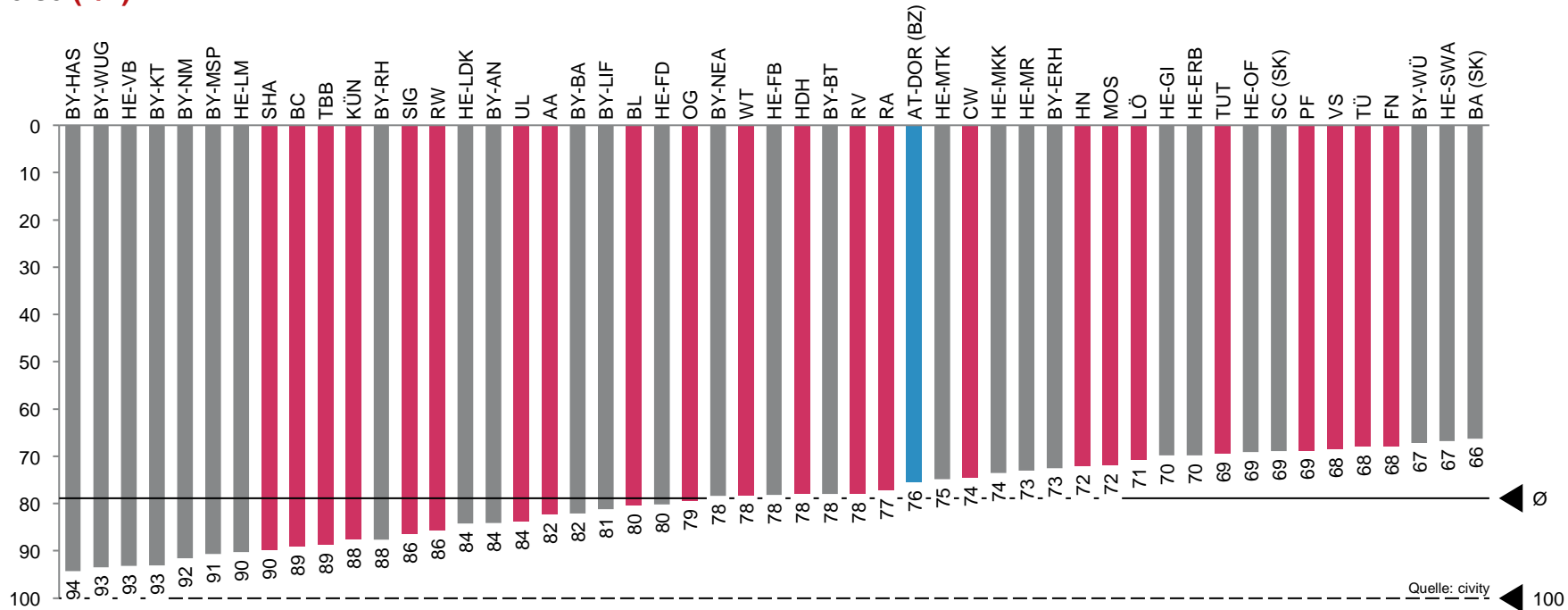
Quelle: Hst.-Abfahrten nominal (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

# 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)

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

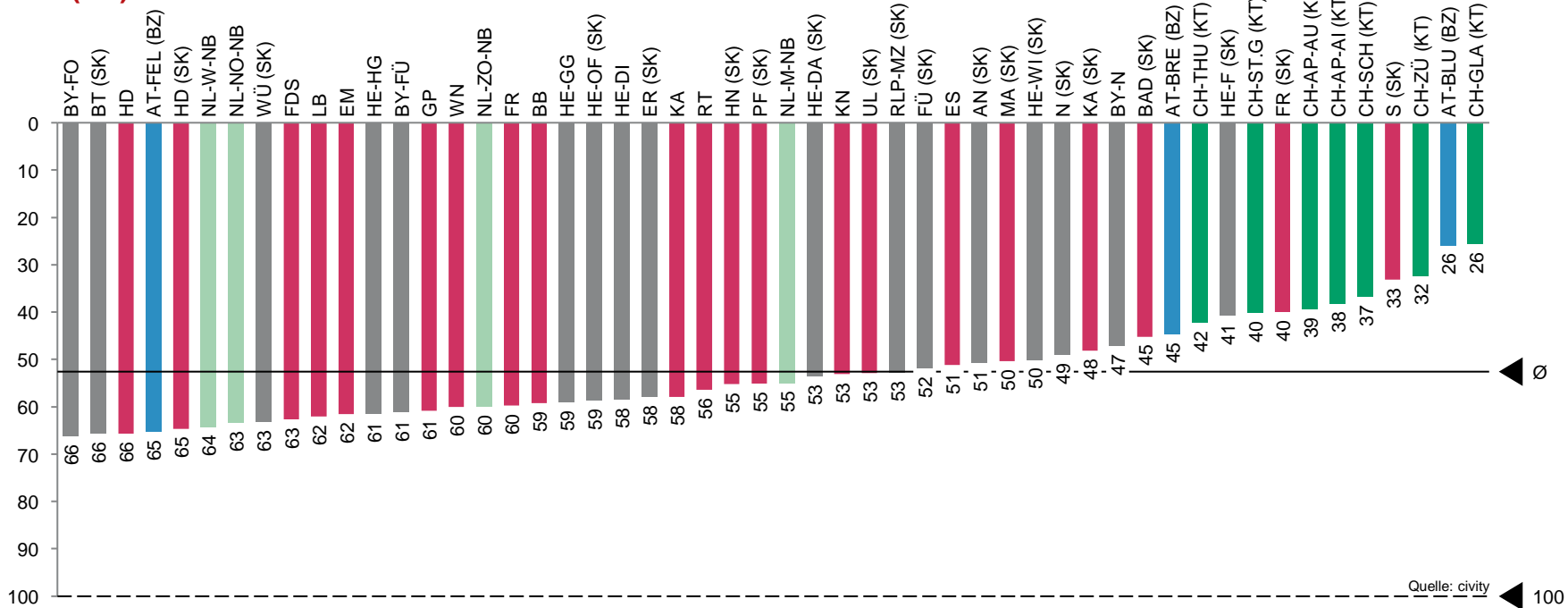


# Die Angebotsreduktion in den Schweizer Kantonen ist sehr gering und das bei hohen Angebotsniveau

## Angebotsreduktion am Wochenende im Vergleich

**SONNTAG**

Kreise (2/2)



Quelle: civity

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)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

## Inhalt

---

- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - **Angebotsqualität**
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - Nachfrage und Modal Split
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einleitung
  - Angebotsdichte und Siedlungsdichte
  - Netzdichte und Taktdichte
  - Erreichbarkeit des ÖPNV und Bedienqualität
  - Angebotsdichte im Tagesgang
  - 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.

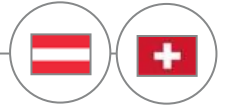
## Flexible Bedienformen

### 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

## Inhalt

---

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

# 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 Tarifanalyse erfolgt differenziert nach Raumtypen und Relationen

## Methodik

### METHODIK

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

1) Gemeinden >25 Tsd. EW

## Inhalt

---

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

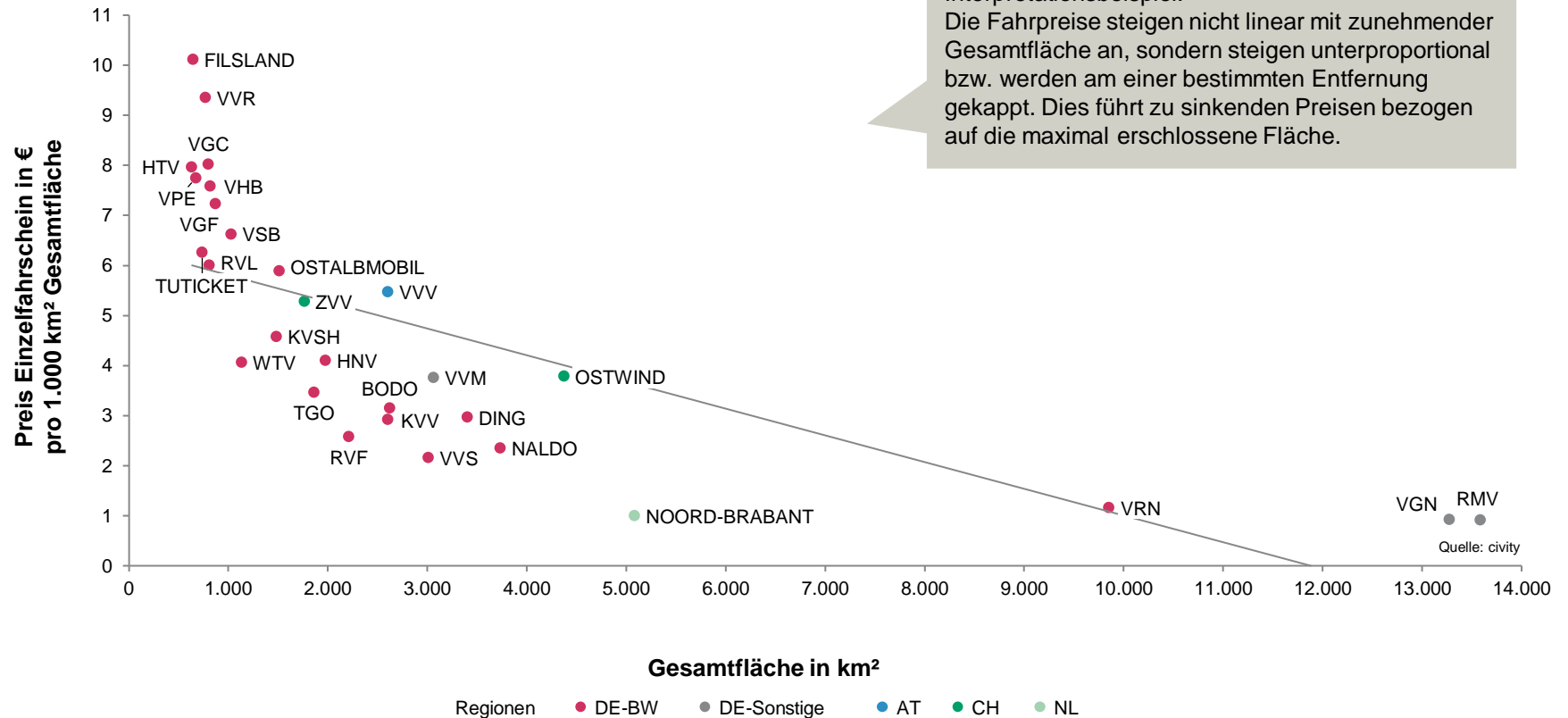


# Die rechnerischen Maximalpreise für eine Einzelfahrt bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

## 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)

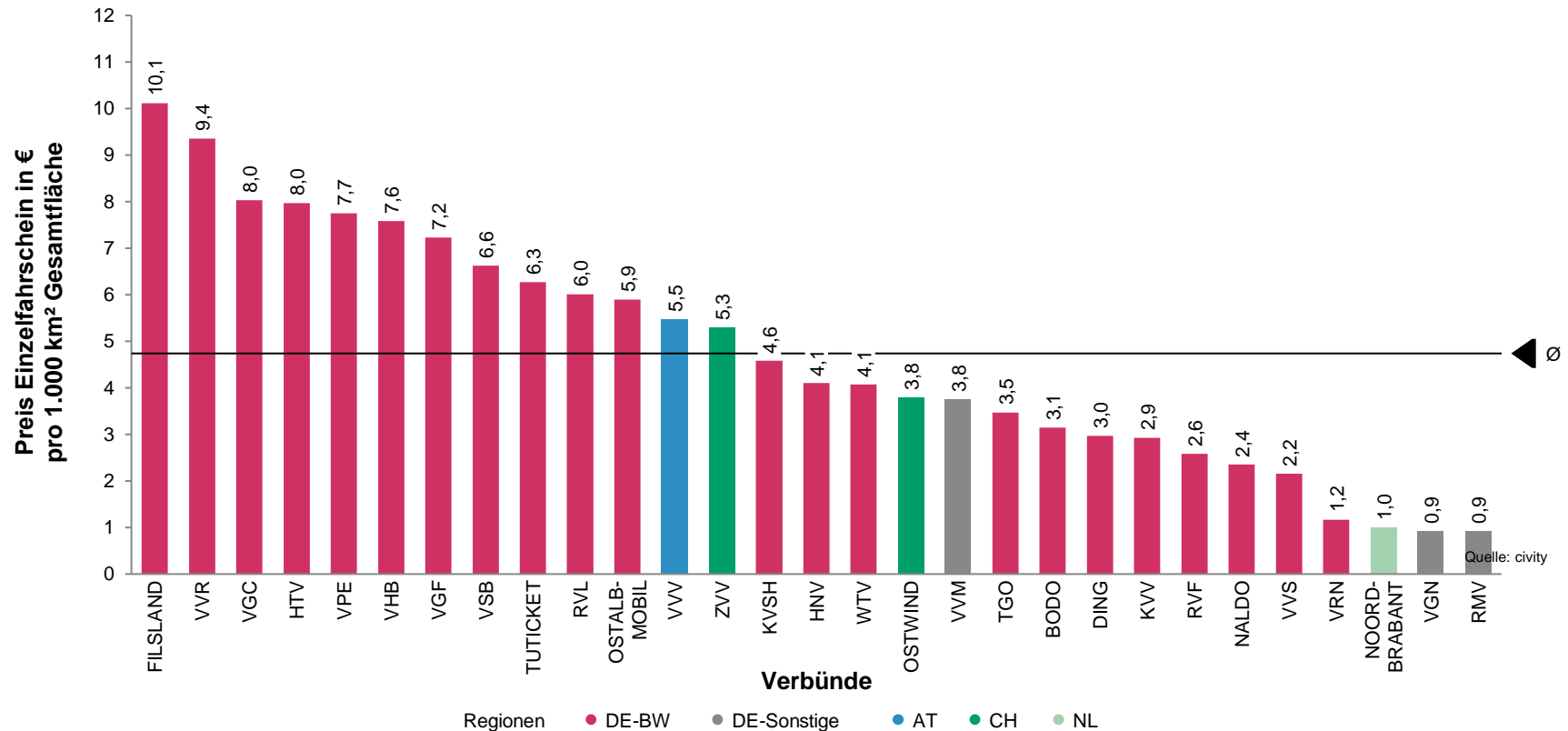
civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

# 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)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

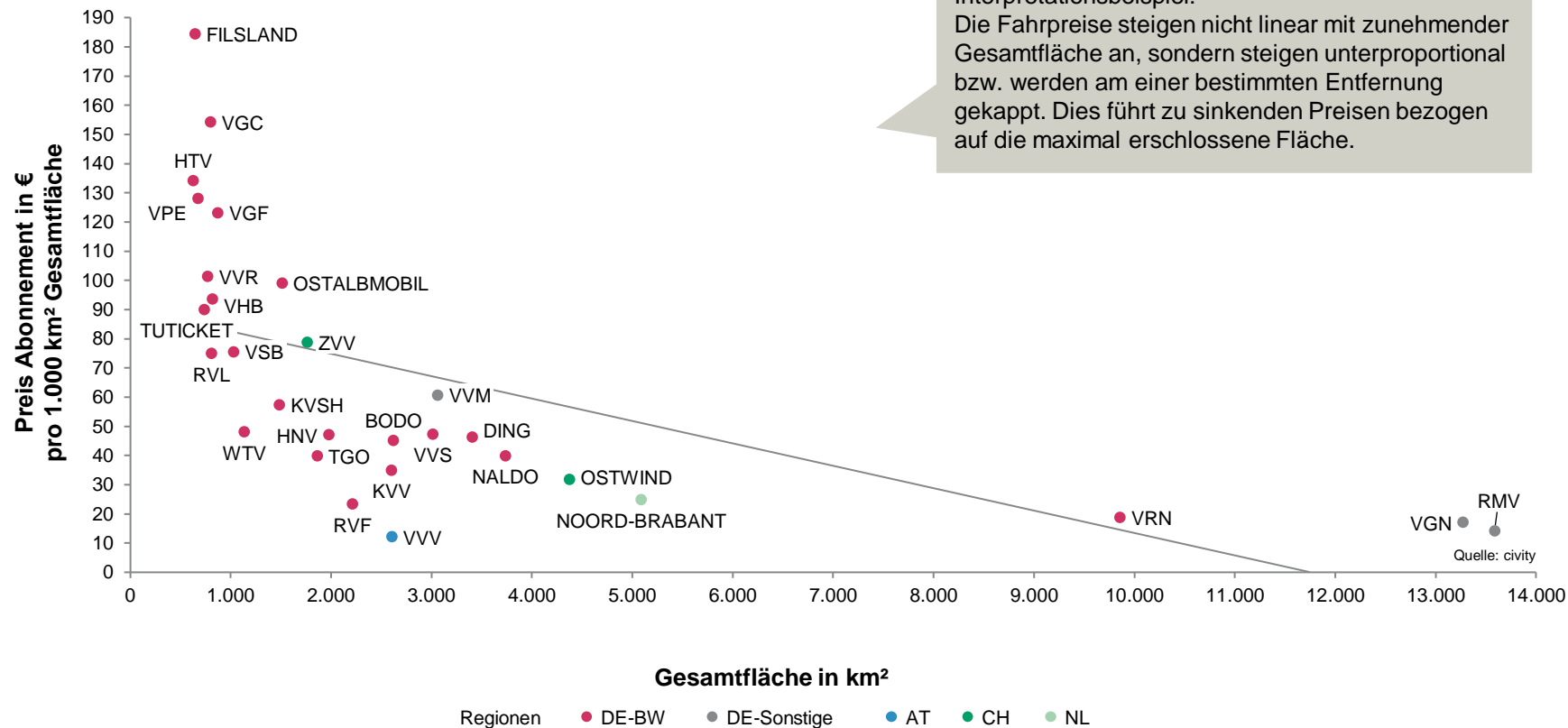
# Die rechnerischen Maximalpreise für ein Abonnement bezogen auf die Gesamtfläche variieren deutlich

## 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)

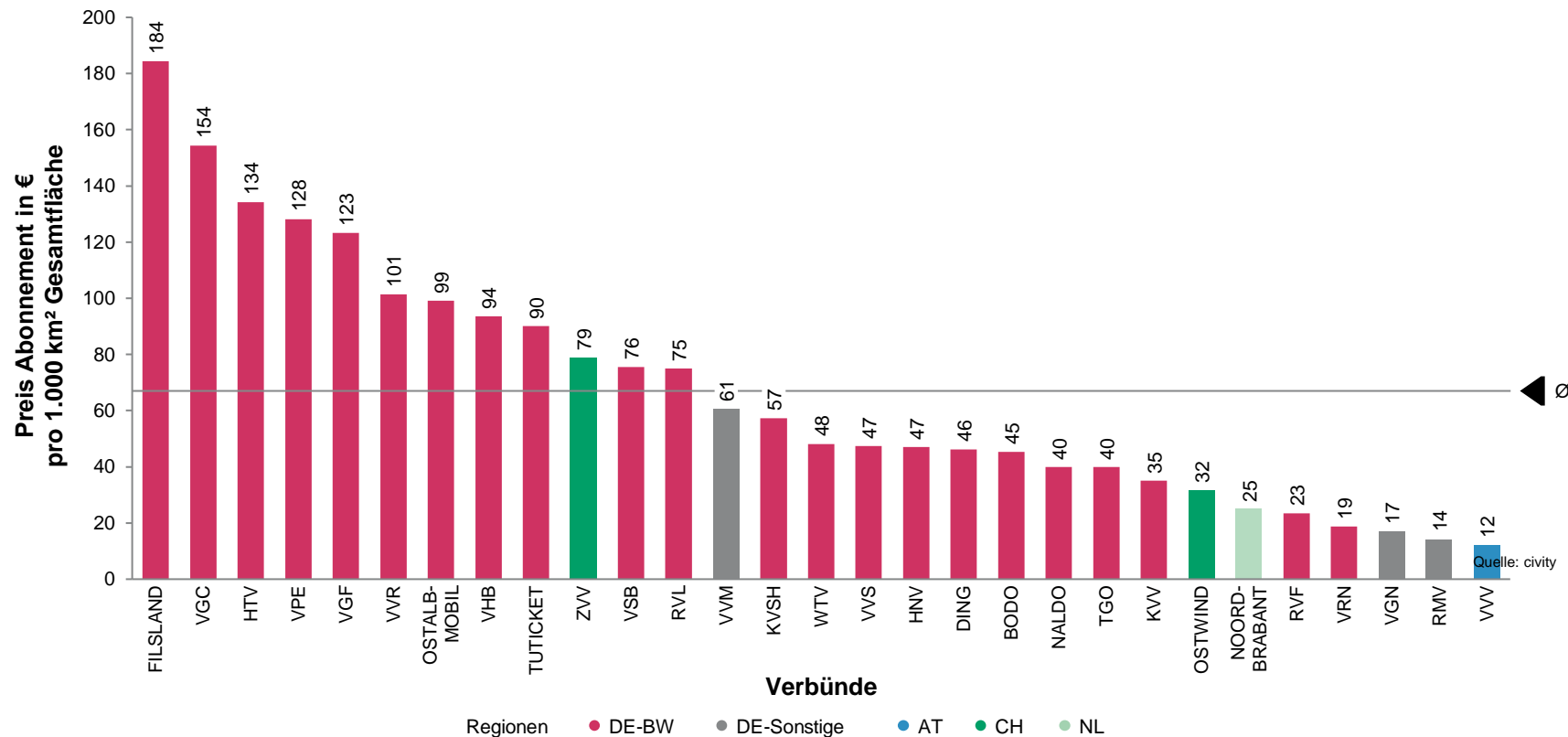
civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

# 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**
  - Einführung
  - Verbünde
  - **Gemeinden >25.000 Einwohner**
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Nachfrage und Modal Split
- Marktpotenzial
- Handlungsempfehlungen
- Zusammenfassendes Fazit

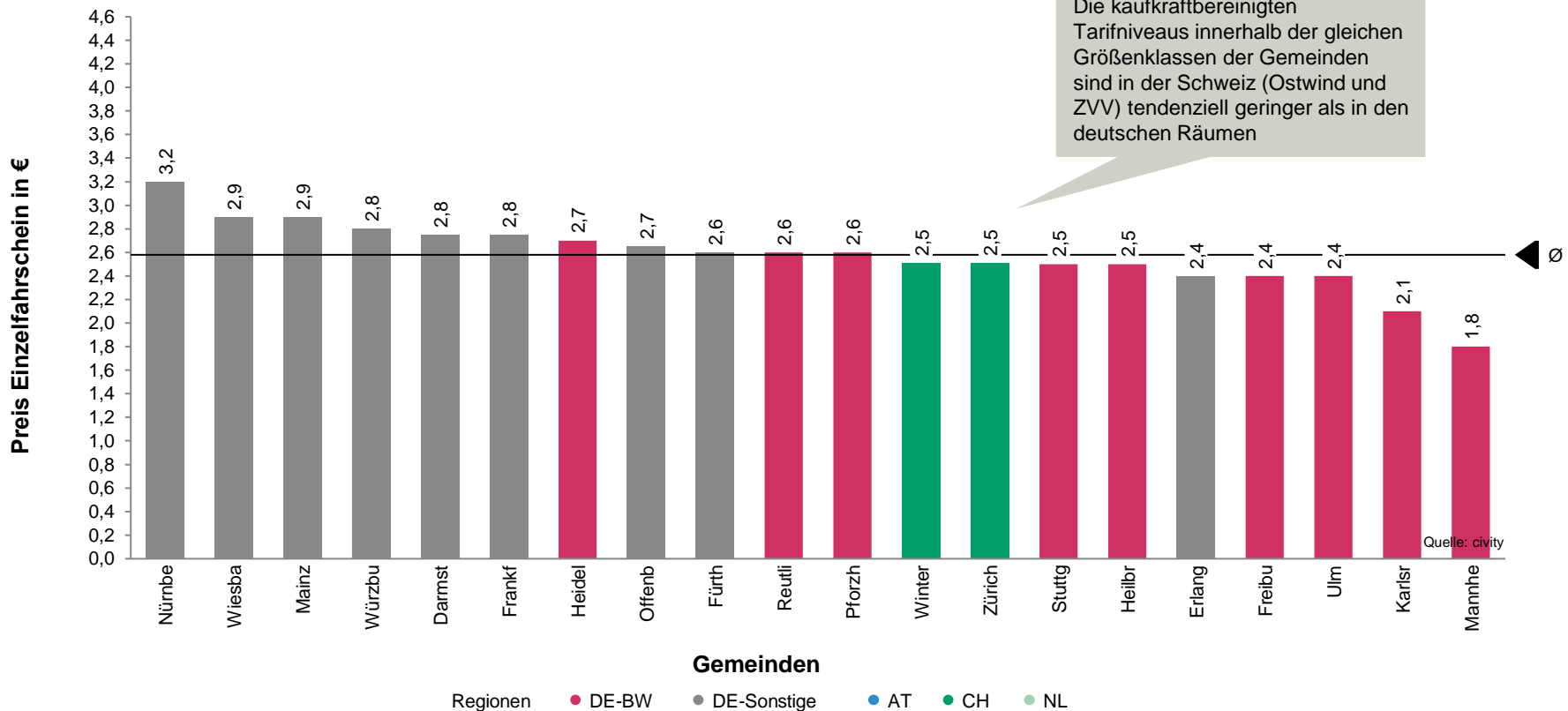
# Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in größeren Städten variiert im Benchmark stark

## 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)

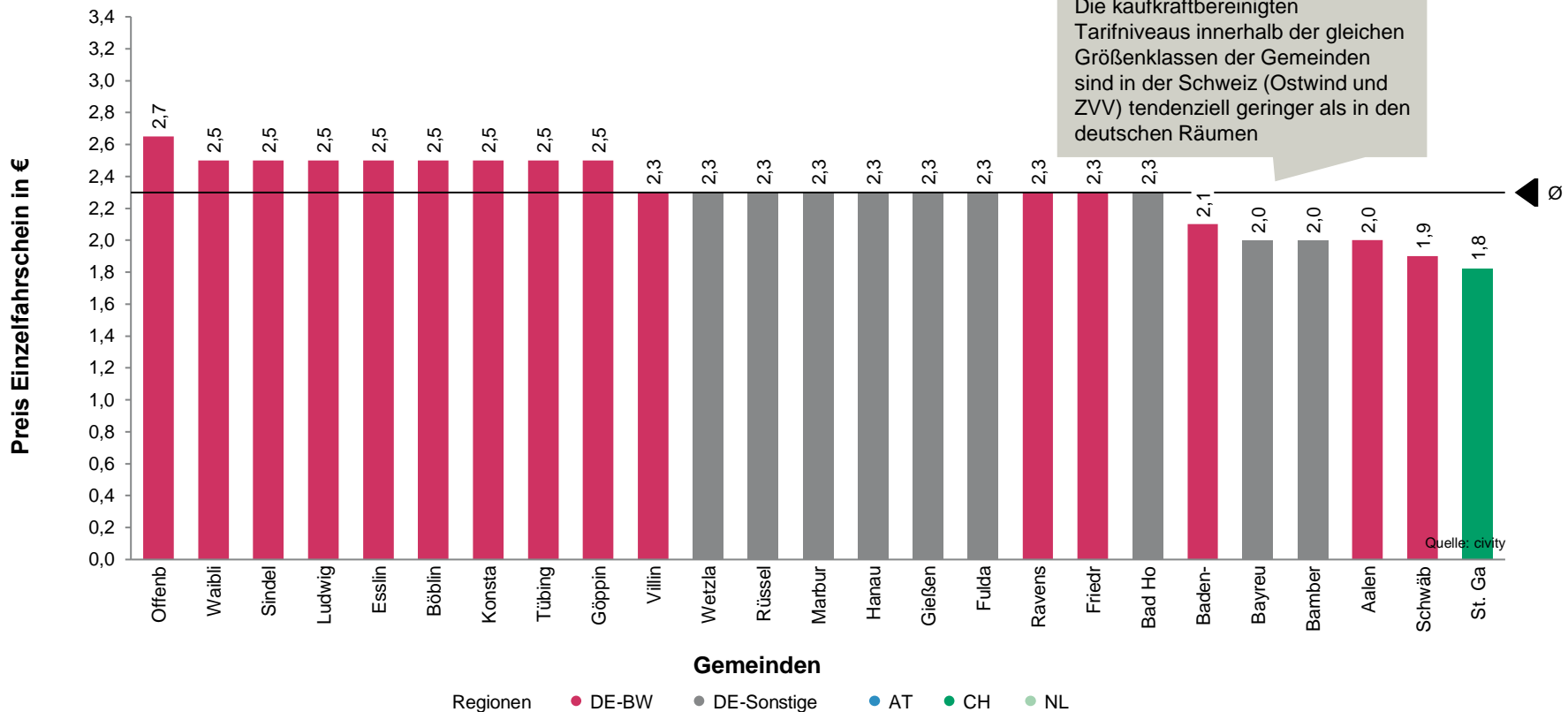
# Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in mittelgroßen Städten variiert im Benchmark stark

## Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



### Gemeinden ab 50 Tsd. bis 100 Tsd. Einwohner



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

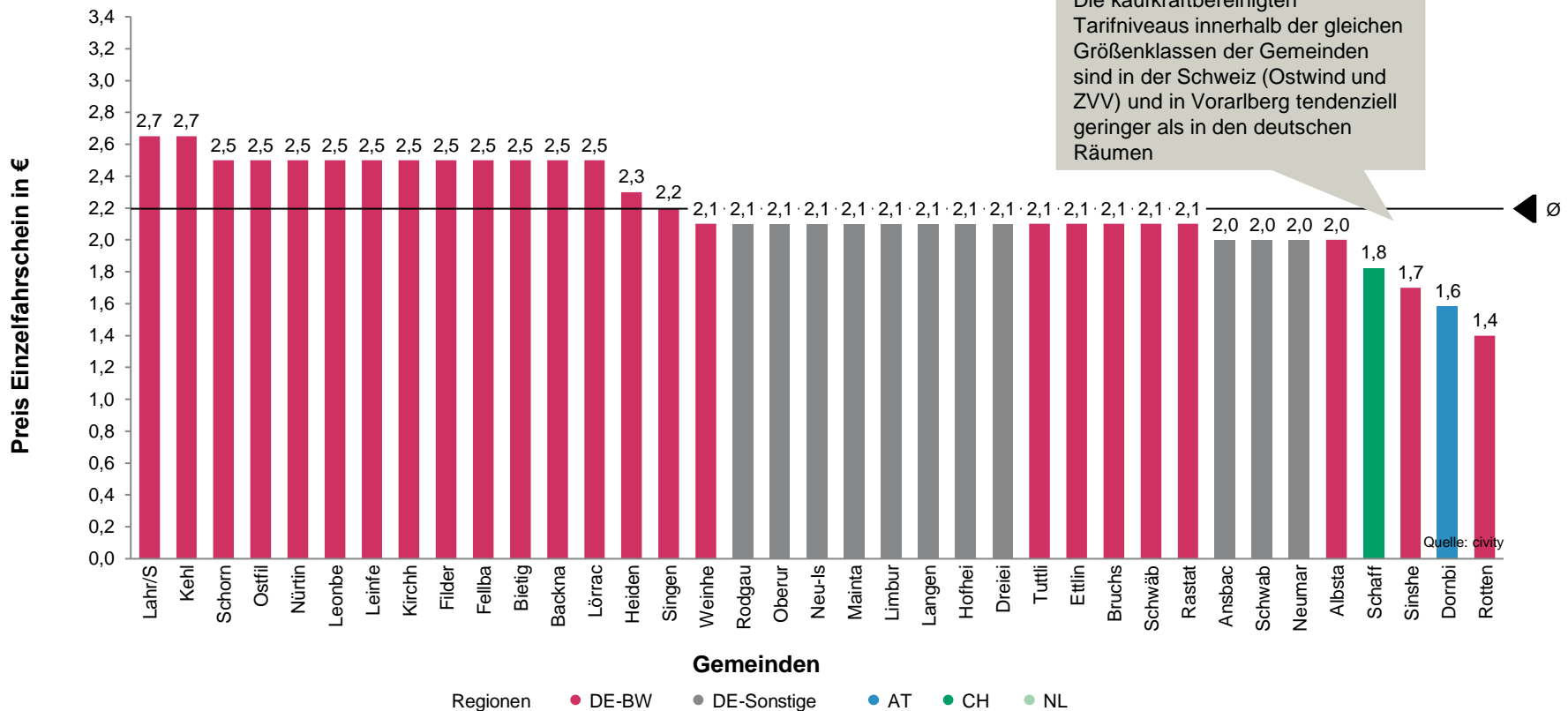
# Die Preise der Einzelfahrscheine für Fahrten in kleineren Städten variiert im Benchmark stark

## Günstigster Preis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



### Gemeinden ab 35 Tsd. bis 50 Tsd. Einwohner



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



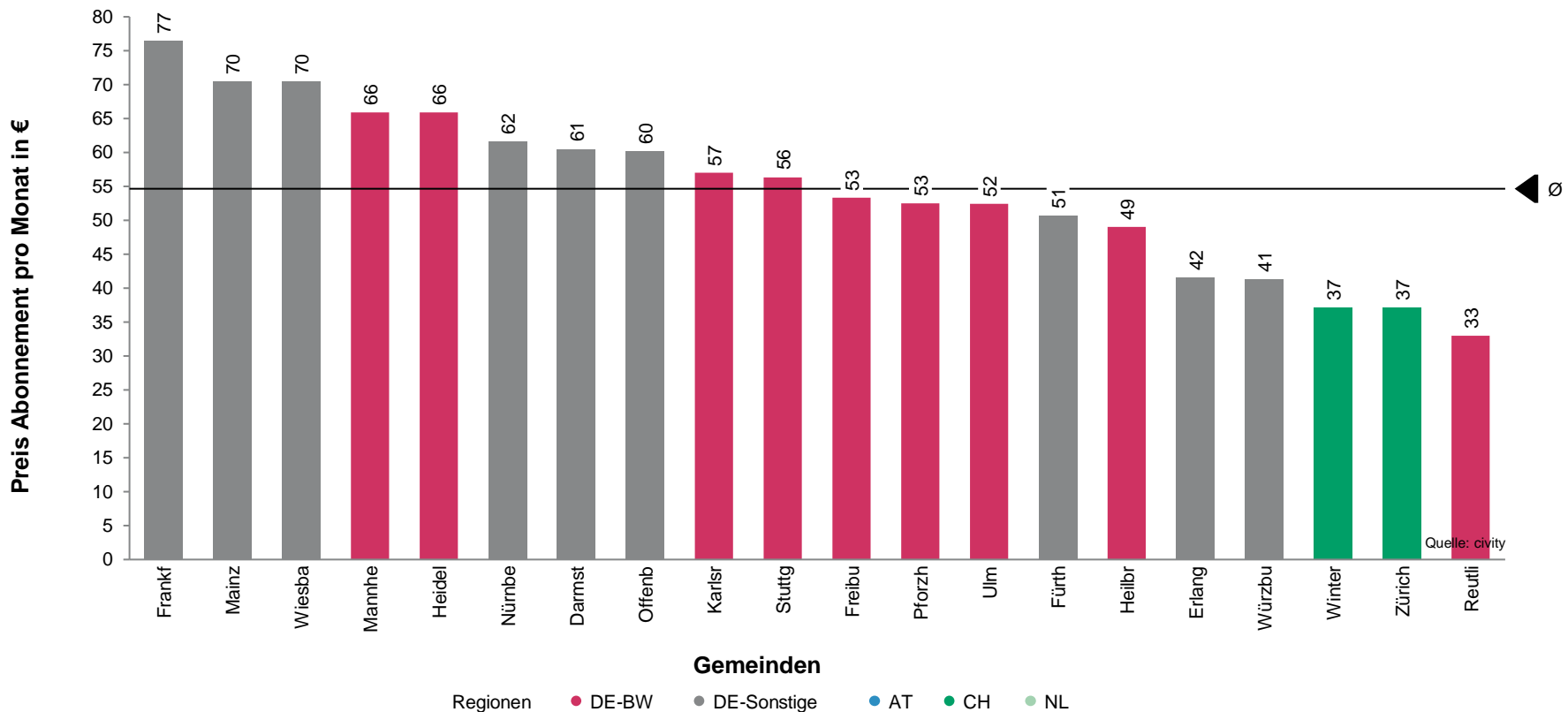
# Die Preise für ein Basisabonnement für Fahrten in größeren Städten variiert im Benchmark stark

## Günstigster Preis Abonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



### Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



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

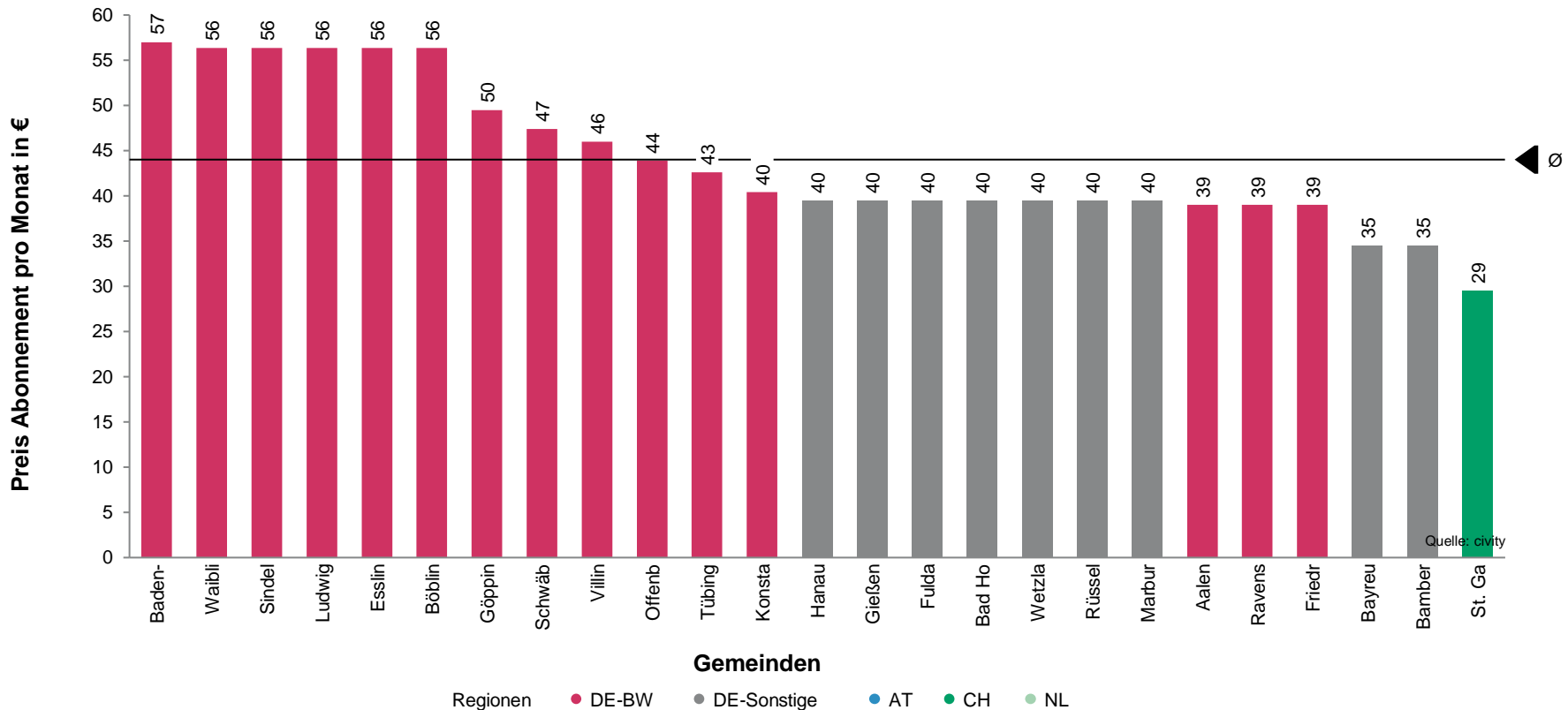
# Die Preise für ein Basisabonnement für Fahrten in mittelgroßen Städten variiert im Benchmark stark

## 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)

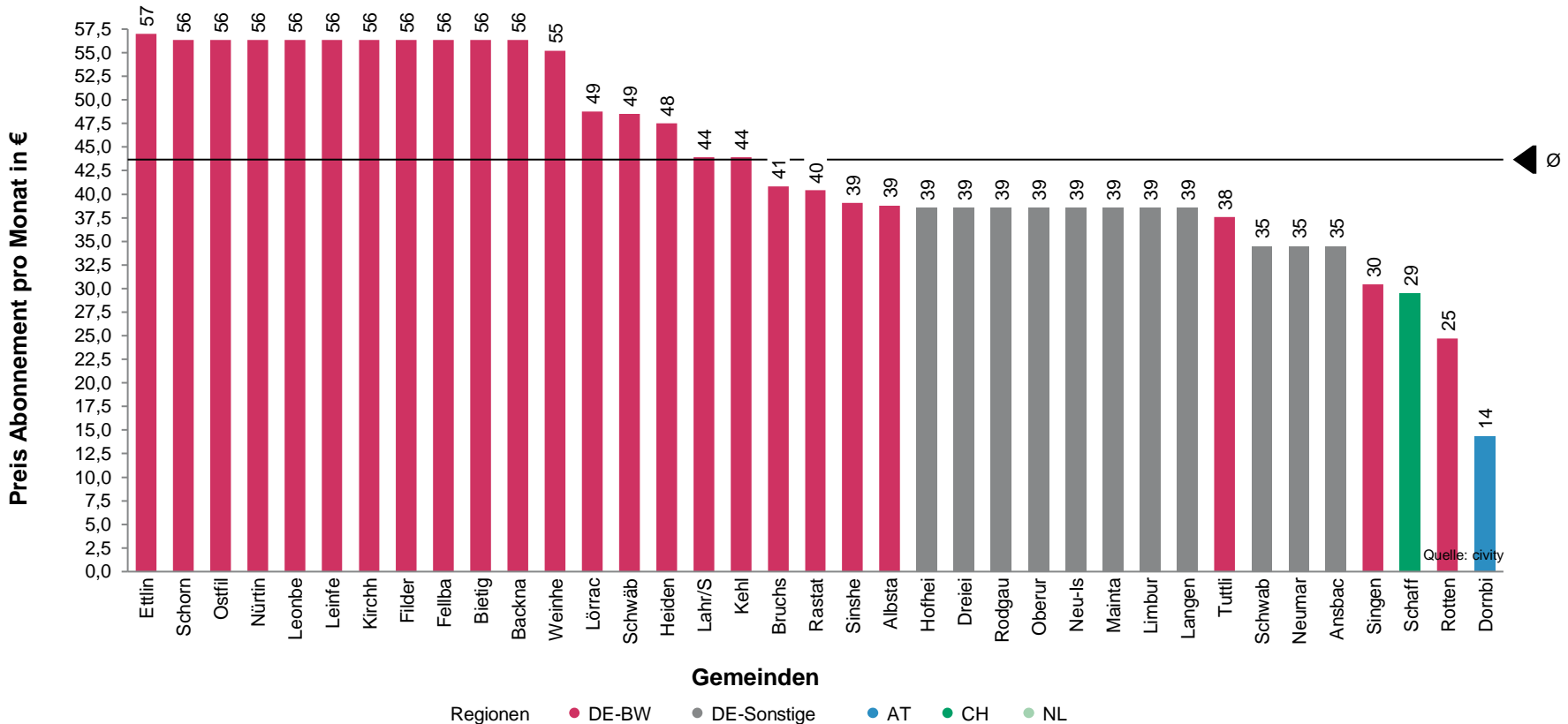
# Die Preise für ein Basisabonnement für Fahrten in kleineren Städten variiert im Benchmark stark

## 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
  - 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 Verbände** weist das **Preis-Leistungs-verhältnis beim Einzelfahrschein** und auch **beim Basisabonnement** eine hohe Spannweite auf. Eine Haltestellenabfahrt kostet je nach Verbund bis zu viermal so viel wie eine Haltestellenabfahrt im günstigsten Verbund.
- 3 — Auch **innerhalb einzelner Verbände ist das Preis-Leistungsverhältnis** der zugehörigen Kreise trotz einheitlichem Tarif teils **sehr unterschiedlich**.

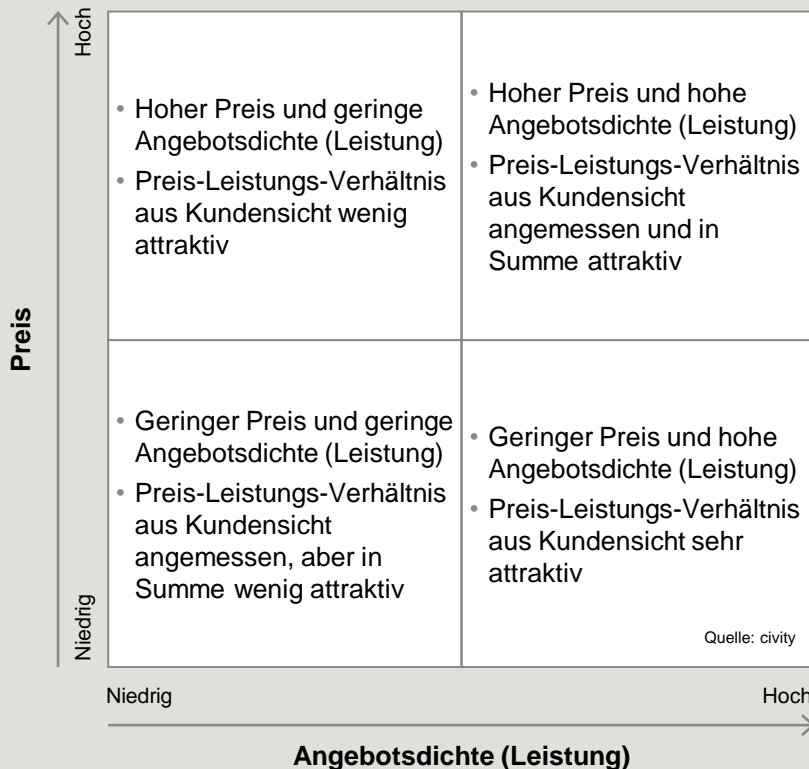
Hinweis: Die Nummerierung dient der besseren Lesbarkeit und stellt keine Priorisierung dar.

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

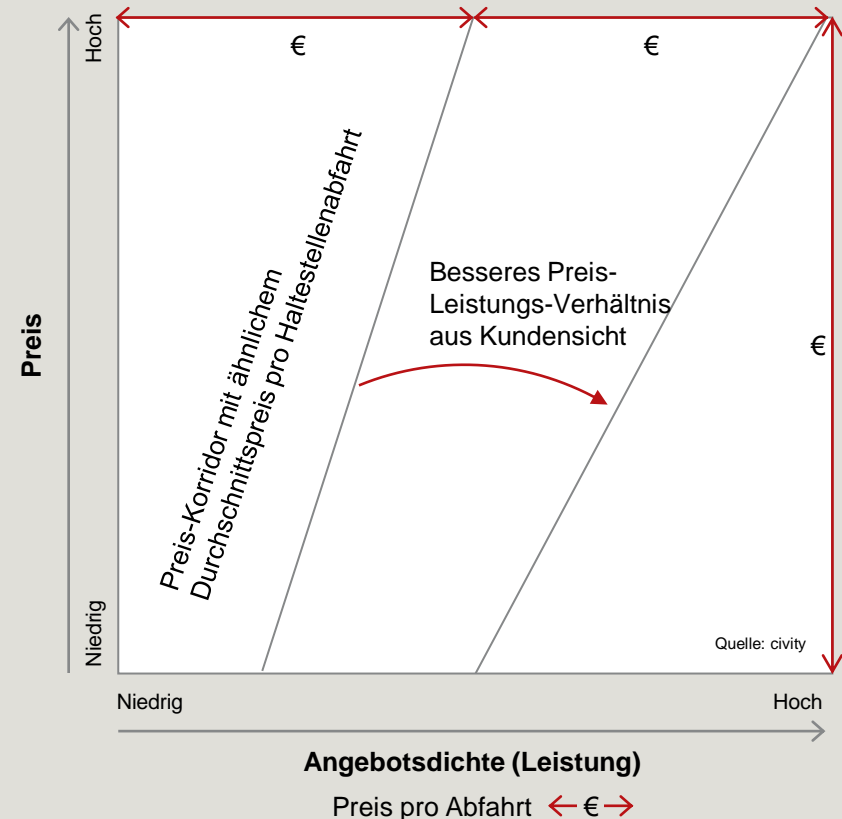
## Analysemethodik

ERLÄUTERUNG

### Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



### Vereinfachte Erläuterung des Diagramms



## Inhalt

---

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

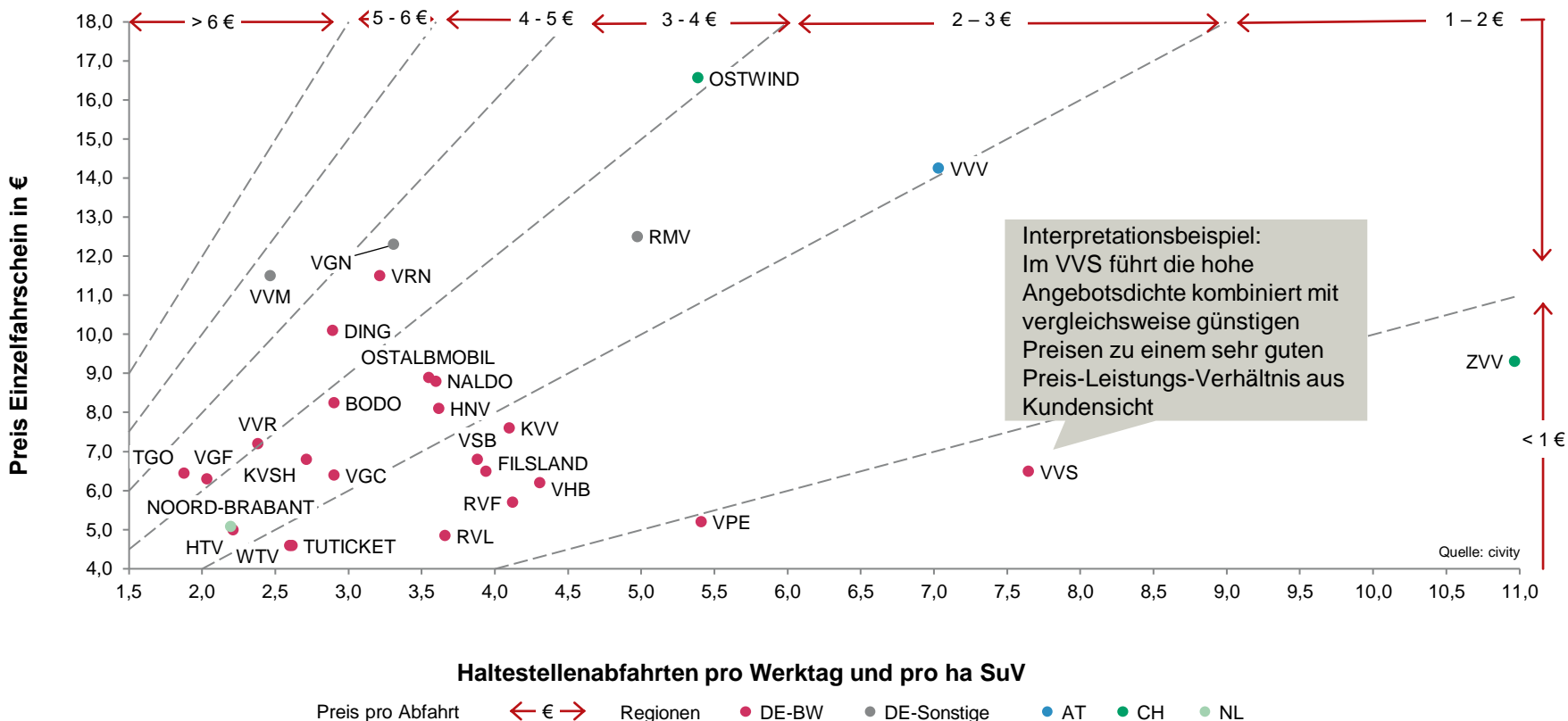
# Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

## 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)



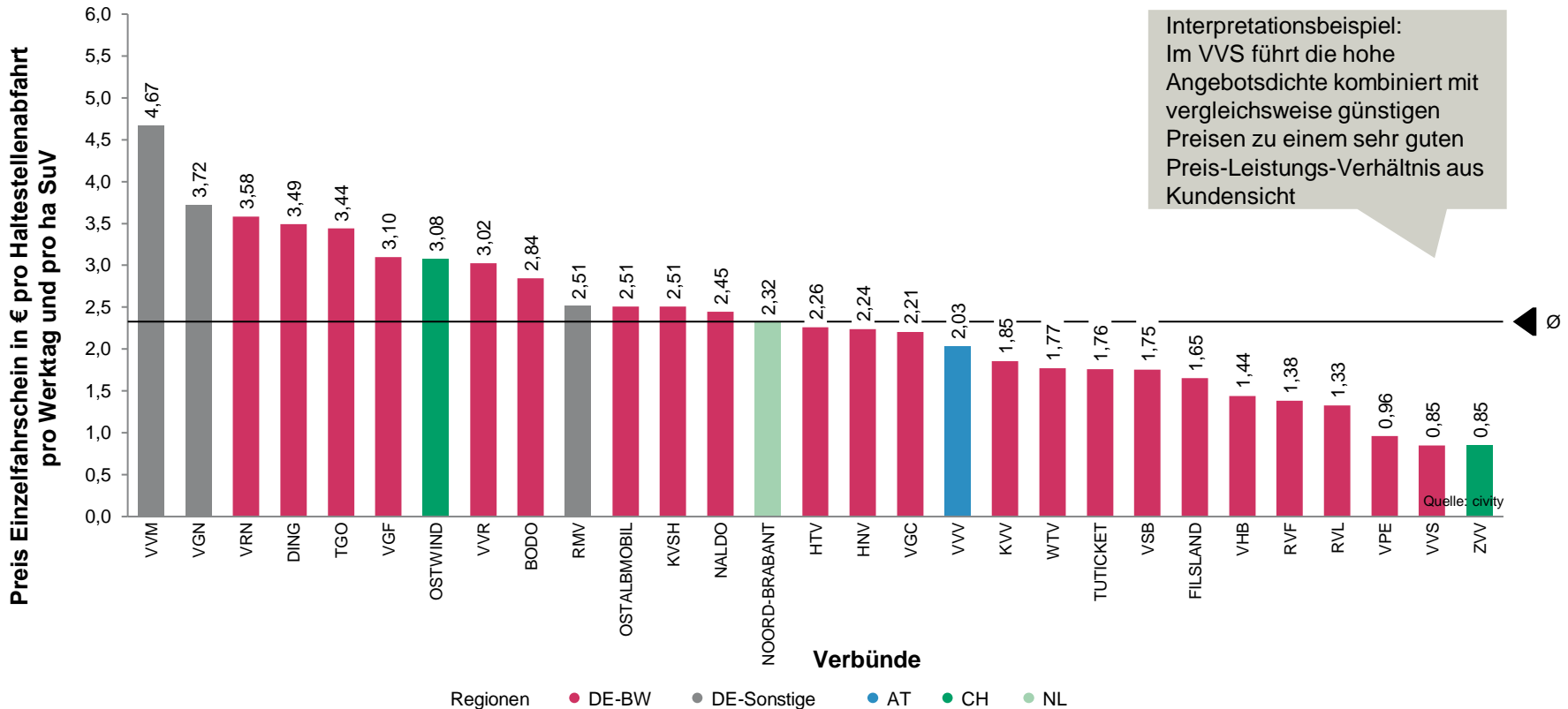
# Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

## 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)

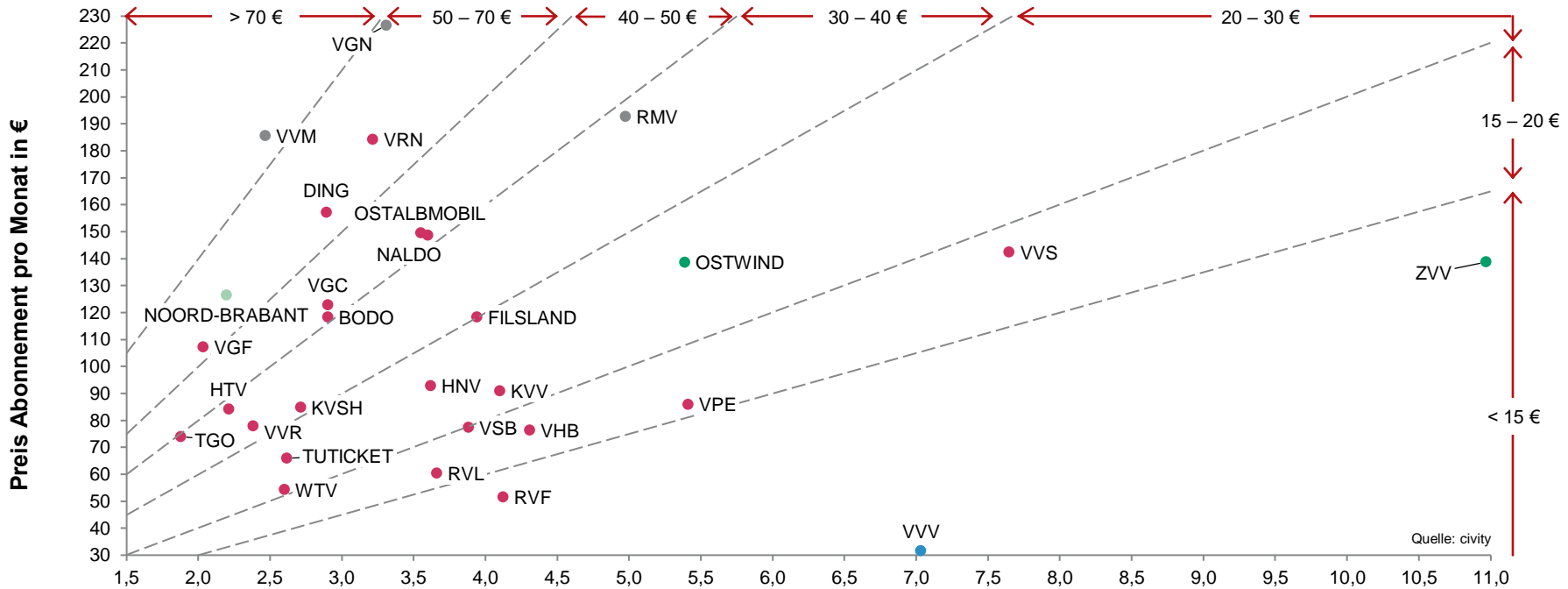
# Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

## Preis-Leistungs-Verhältnis Basisabonnement im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



### Verbünde



### Haltstellenabfahrten 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)

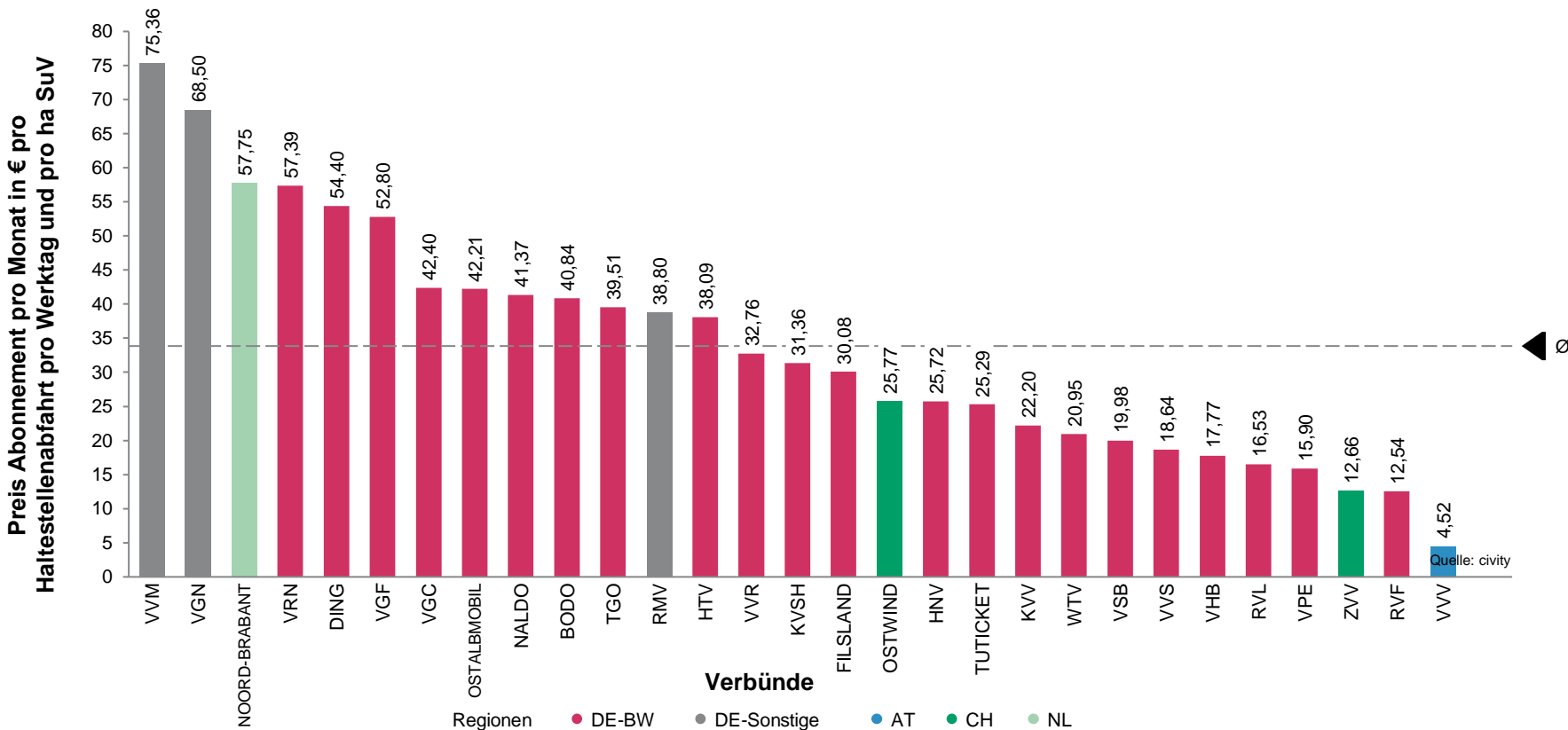
# Das kaufkraftbereinigte Preis-Leistungs-Verhältnis ist im ZVV und Vorarlberg deutlich besser als in den deutschen Räumen

## 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
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
  - Verbünde
  - **Kreise**
  - Gemeinden >25.000 Einwohner

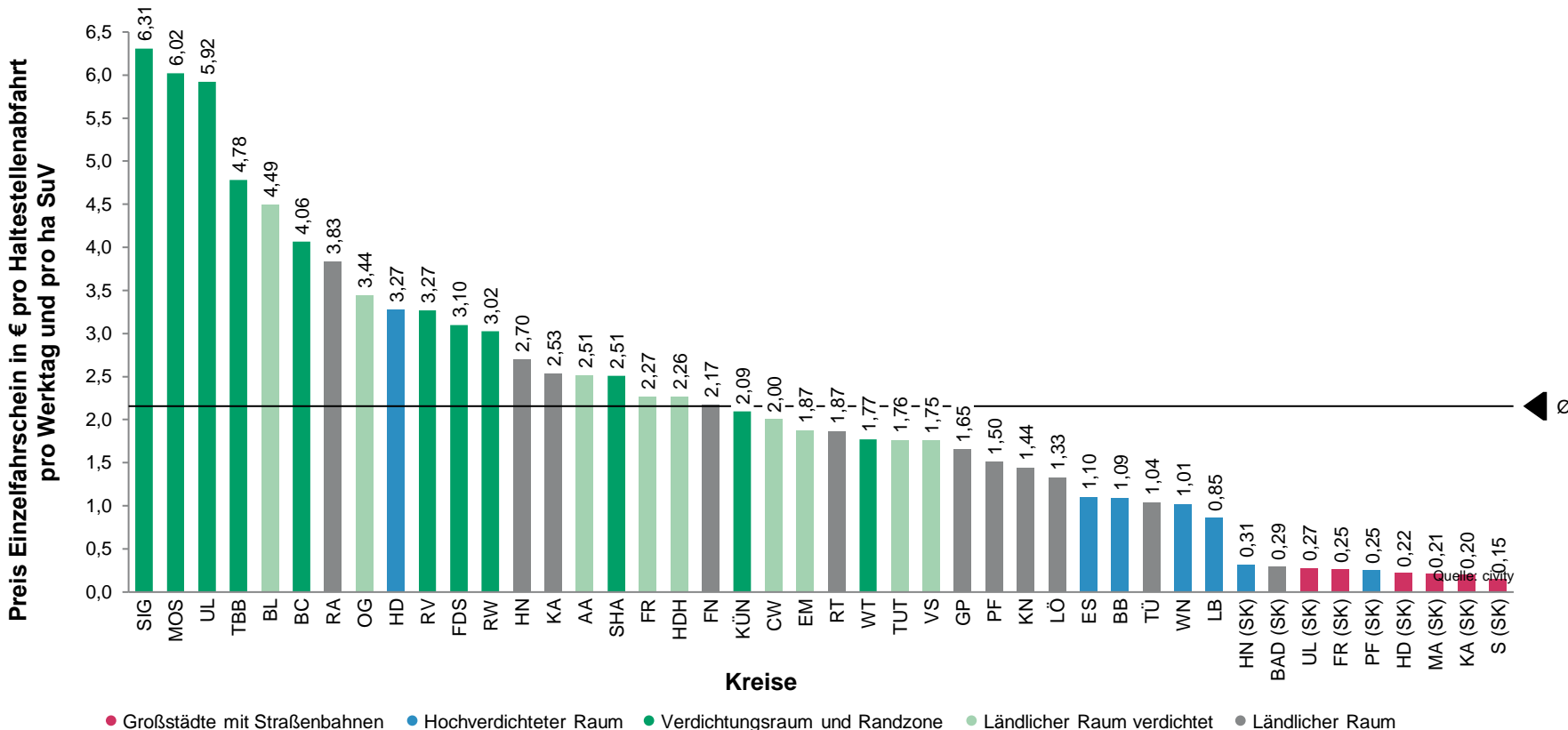
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis für den Einzelfahrschein weist eine erhebliche Bandbreite auf – auch innerhalb der Gruppen

## Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein in Baden-Württemberg

NOMINAL



### Kreise



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)

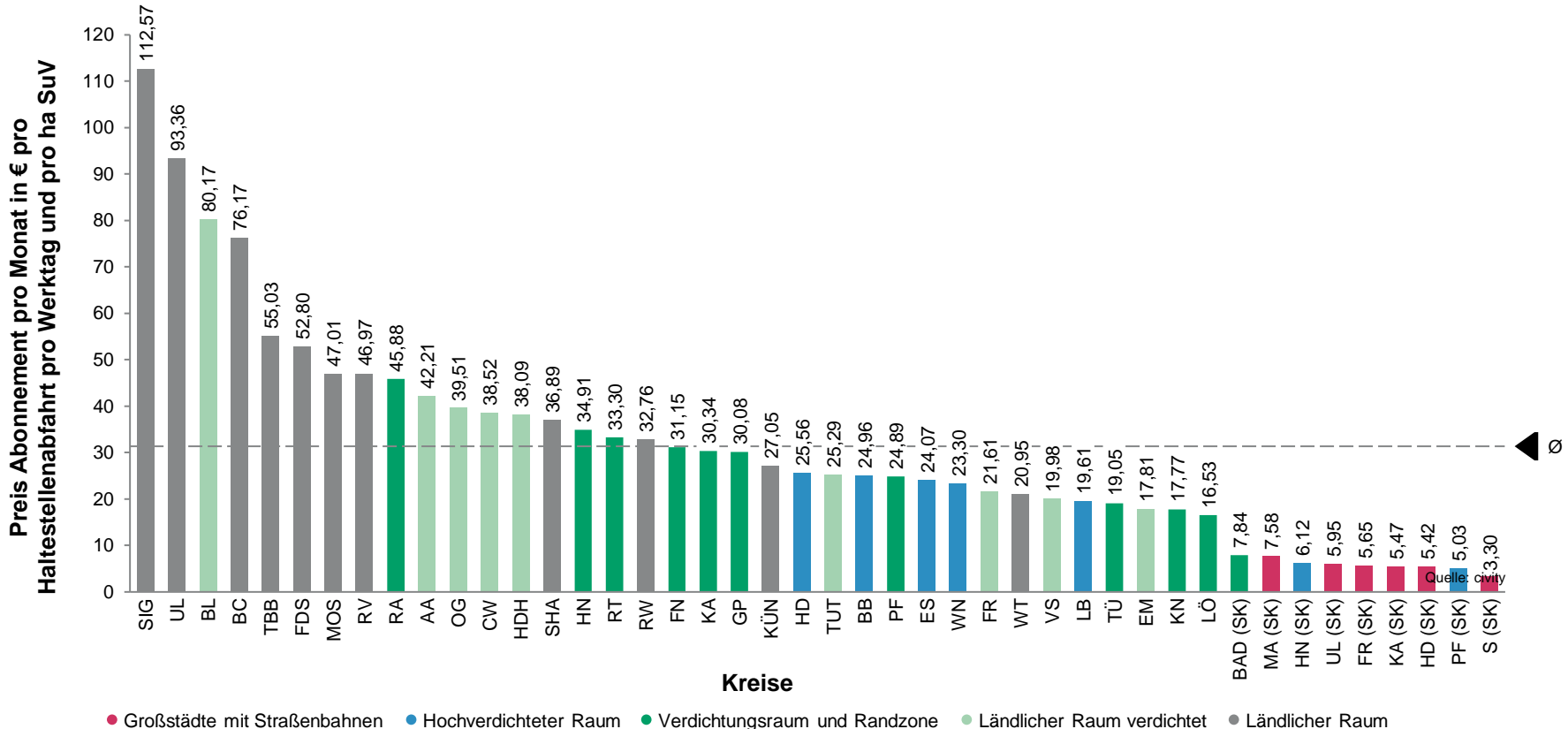
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis des Basisabonnements weist eine erhebliche Bandbreite auf – auch innerhalb der Gruppen

## 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
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
  - Verbünde
  - Kreise
  - **Gemeinden >25.000 Einwohner**

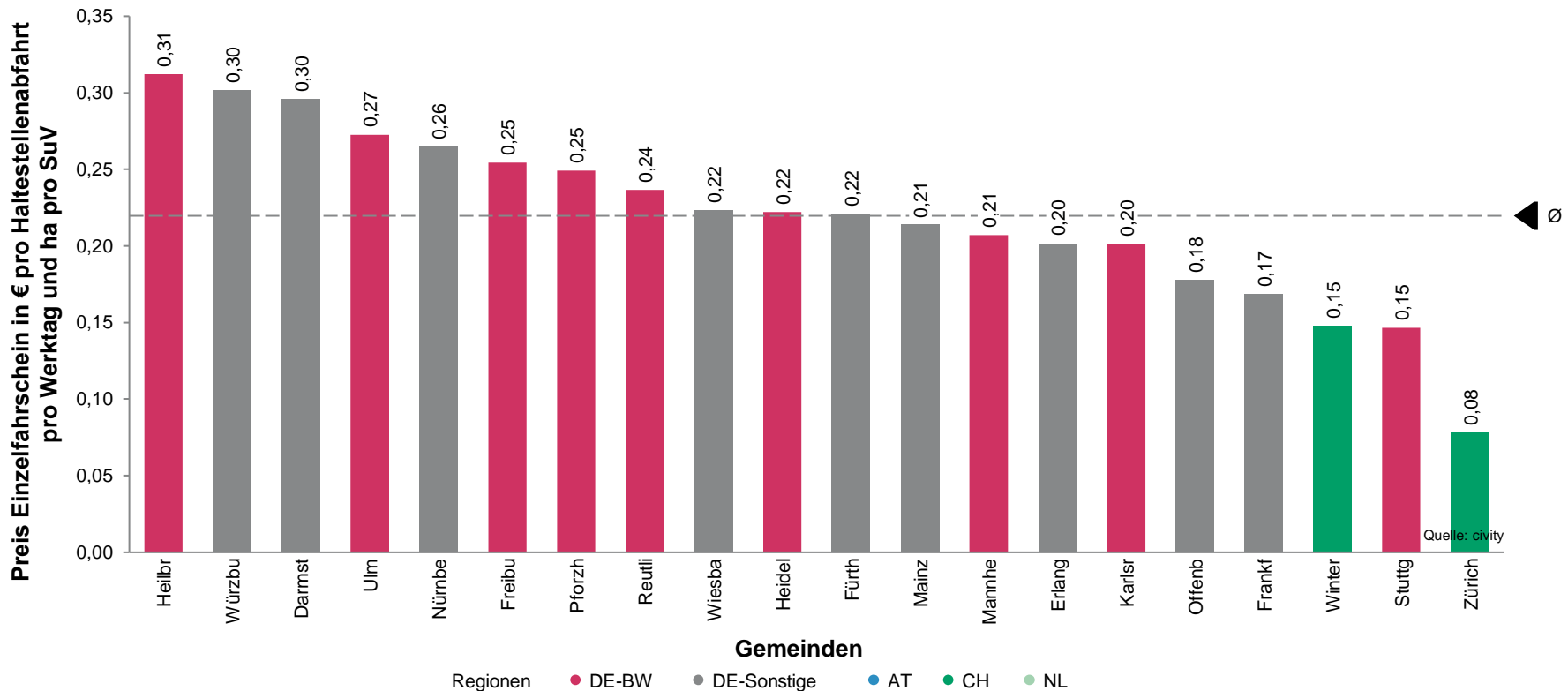
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den schweizerischen Gemeinden ist deutlich besser als in den deutschen Räumen

## Preis-Leistungs-Verhältnis Einzelfahrschein im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



Gemeinden ab 100 Tsd. Einwohner



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

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



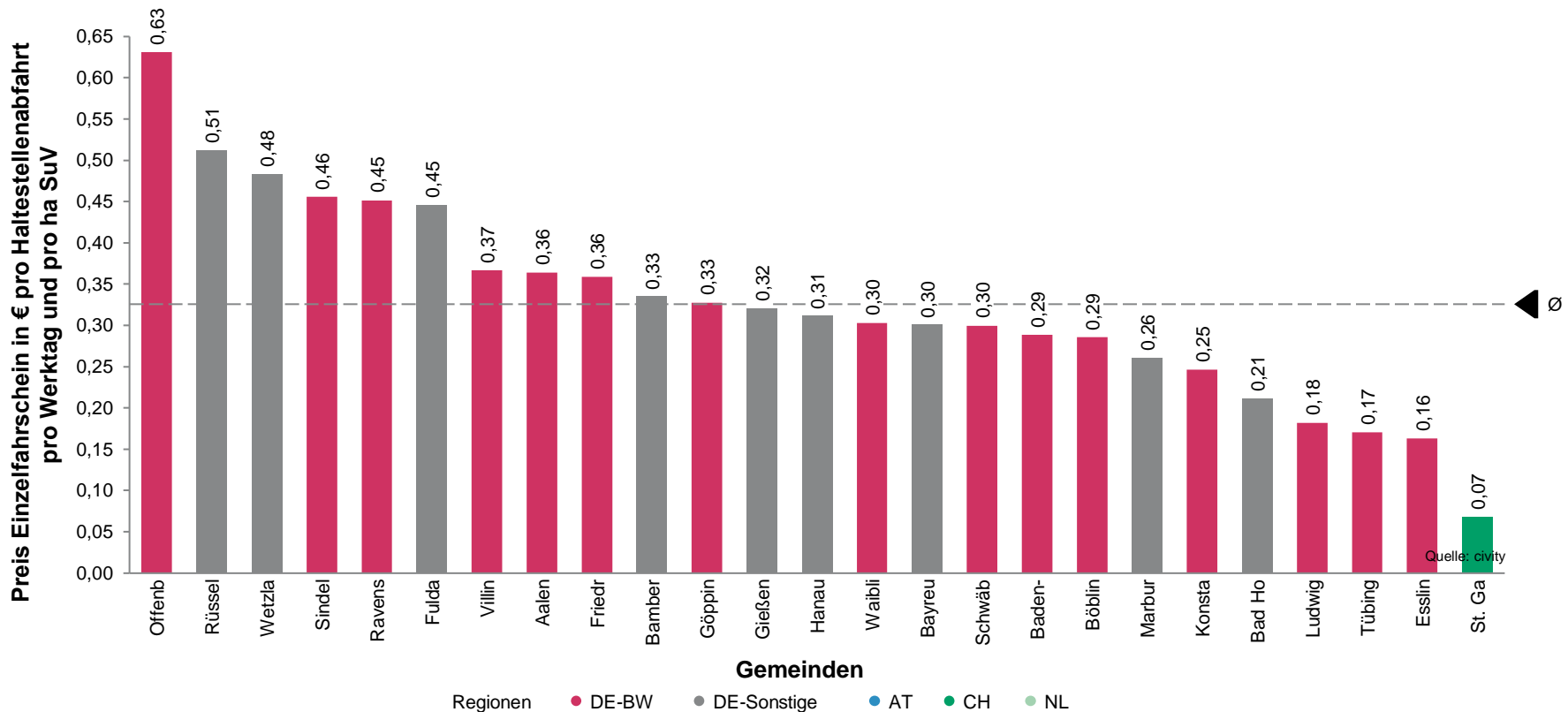
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis in St. Gallen ist deutlich besser als in den mittelgroßen deutschen Gemeinden

## 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)

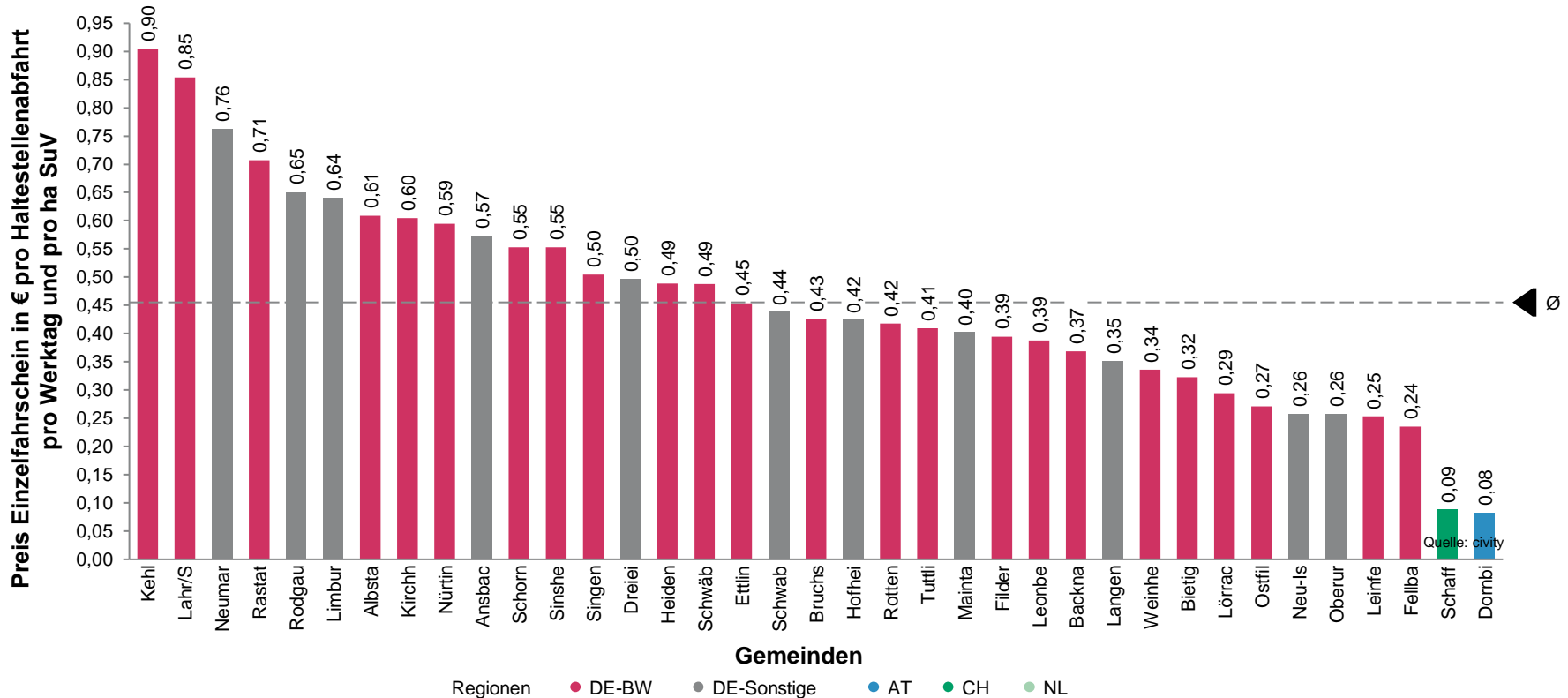
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis in Schaffhausen und Dornbirn ist deutlich besser als in den kleinen deutschen Städten

## 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)

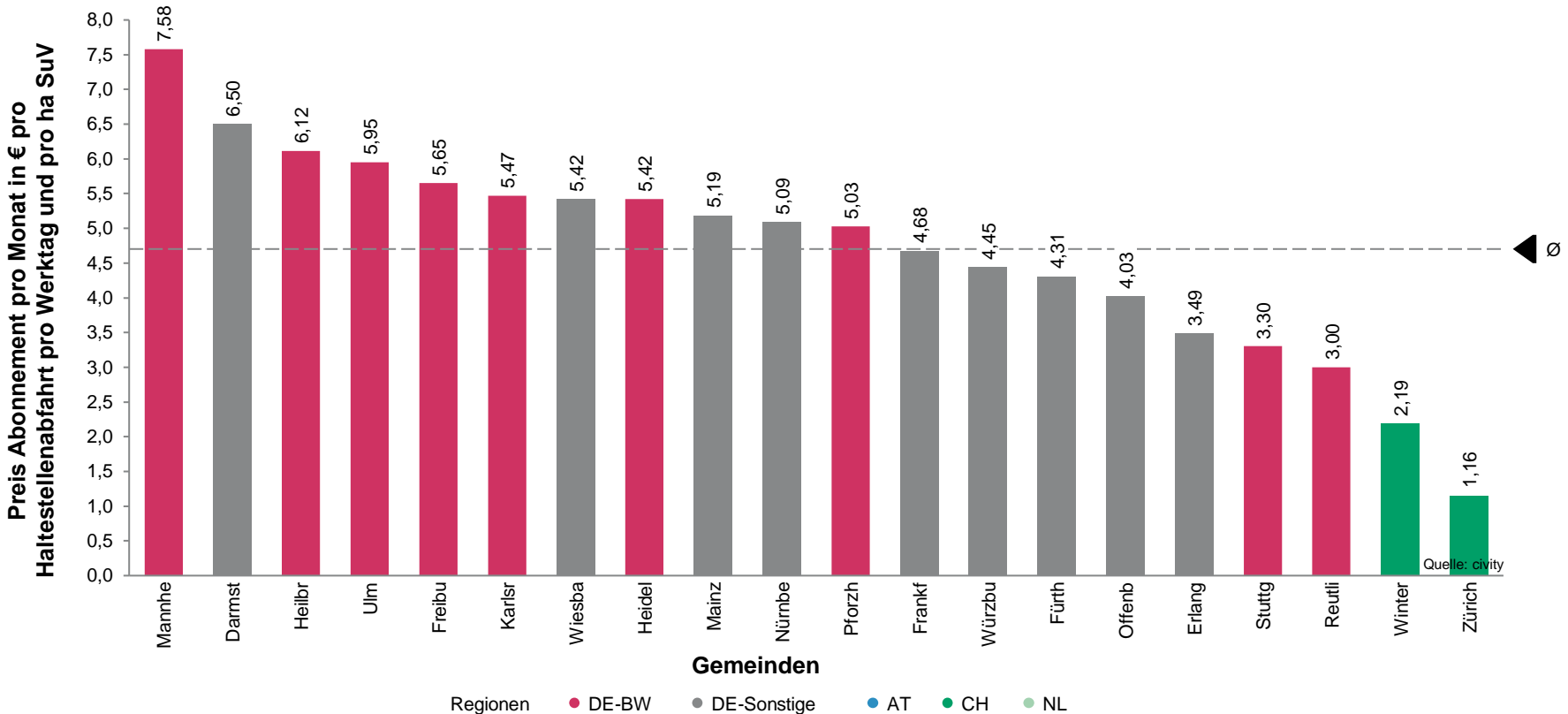
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis in den schweizerischen Gemeinden ist deutlich besser als in den deutschen Räumen

## 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)

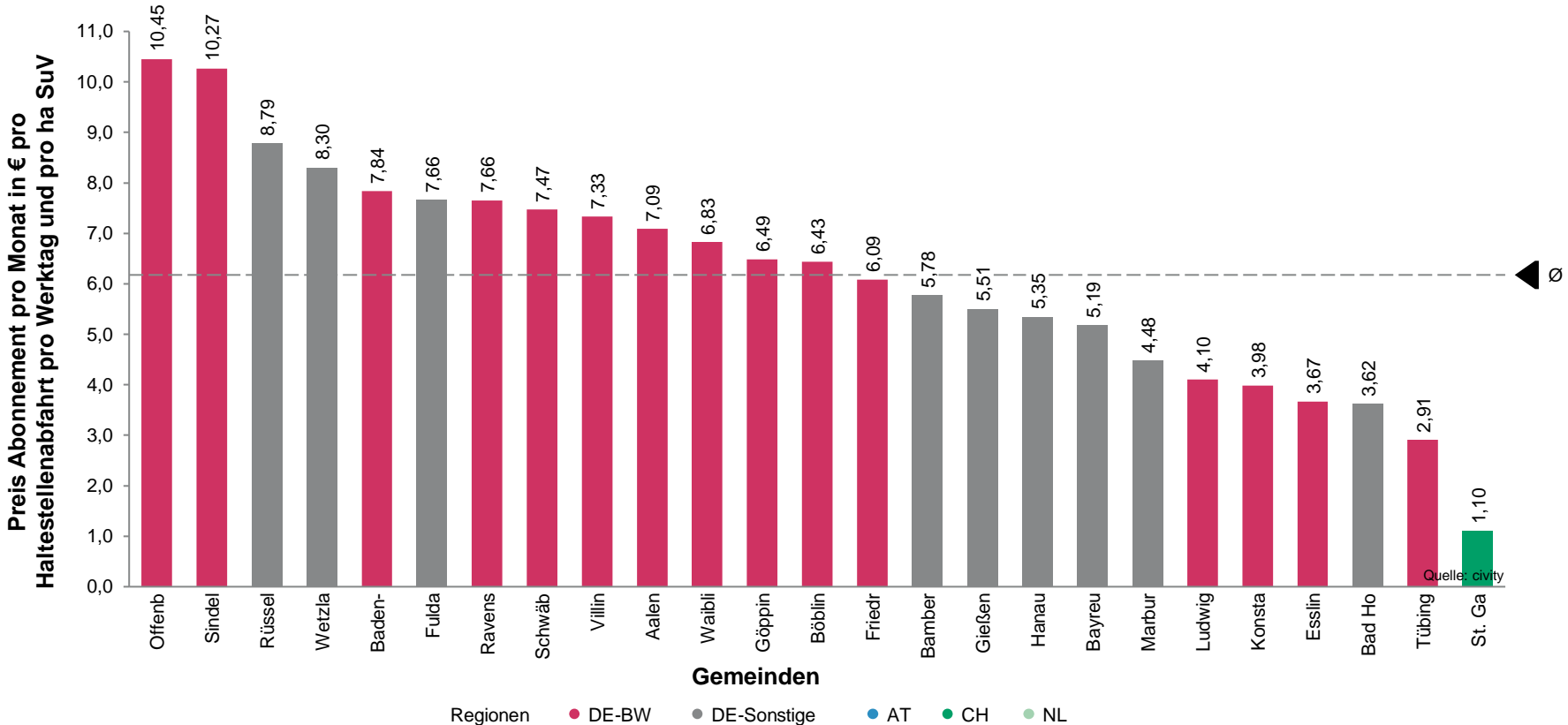
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis in St. Gallen ist deutlich besser als in den mittelgroßen deutschen Gemeinden

## 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)

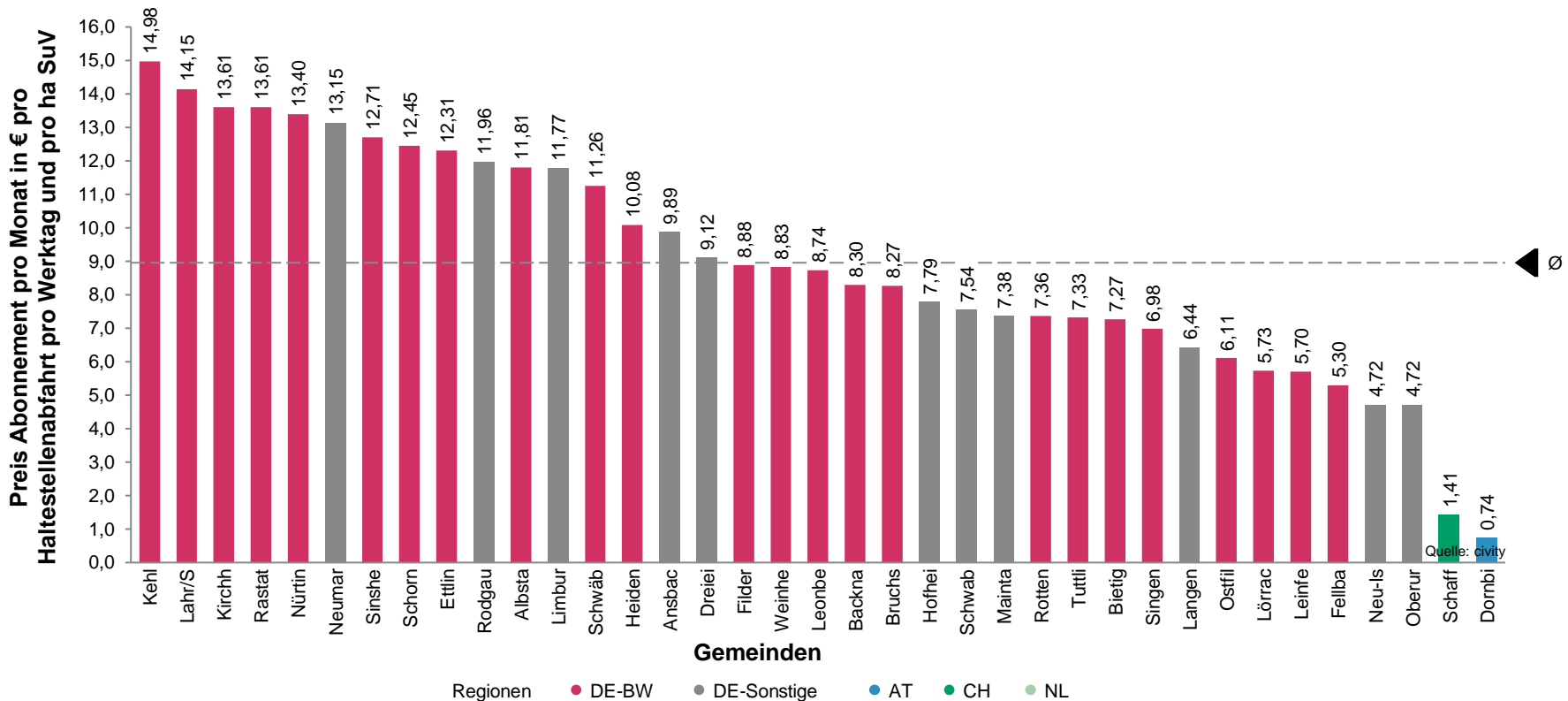
# Das Preis-Leistungs-Verhältnis in Schaffhausen und Dornbirn ist deutlich besser als in den kleinen deutschen Städten

## 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**
  - 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

# 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.<sup>1)</sup> 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](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.“<sup>1)</sup>



1) [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Analyse\\_zum\\_Rad\\_und\\_Fussverkehr.pdf](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"> <li>• Infas MiD</li> <li>• Eigene Berechnungen aus dem B3 Datensatz der MiD (2017) inklusive der jeweiligen Aufstockerdaten in den Benchmark-Räumen</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• MZMV (2015)<sup>1)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KONTIV (2017)<sup>2)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ODiN (2018), OViN (2017)<sup>3)</sup></li> </ul>
Konzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewohnerkonzept                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewichtung nach Geschlecht und Alter</li> <li>• Bei Kreisen mit weniger als 20 Befragten wird das Small Area Verfahren verwendet</li> </ul> </li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewohnerkonzept <b>nach Wegen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewohnerkonzept <b>nach Wegen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bew.-konzept <b>nach Pkm</b>, Sekundärstudien nach Wegen</li> </ul>
Erhebung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesweite Erhebung („Mobilität in Deutschland“)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesweite Erhebung („Mikrozensus Mobilität und Verkehr“)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokale Erhebung nach Verfahren für nationale Erhebung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesweite Erhebung, regionale Sekundärstudien</li> </ul>
 <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

# 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 Zusammenhang 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 **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 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.

## Inhalt

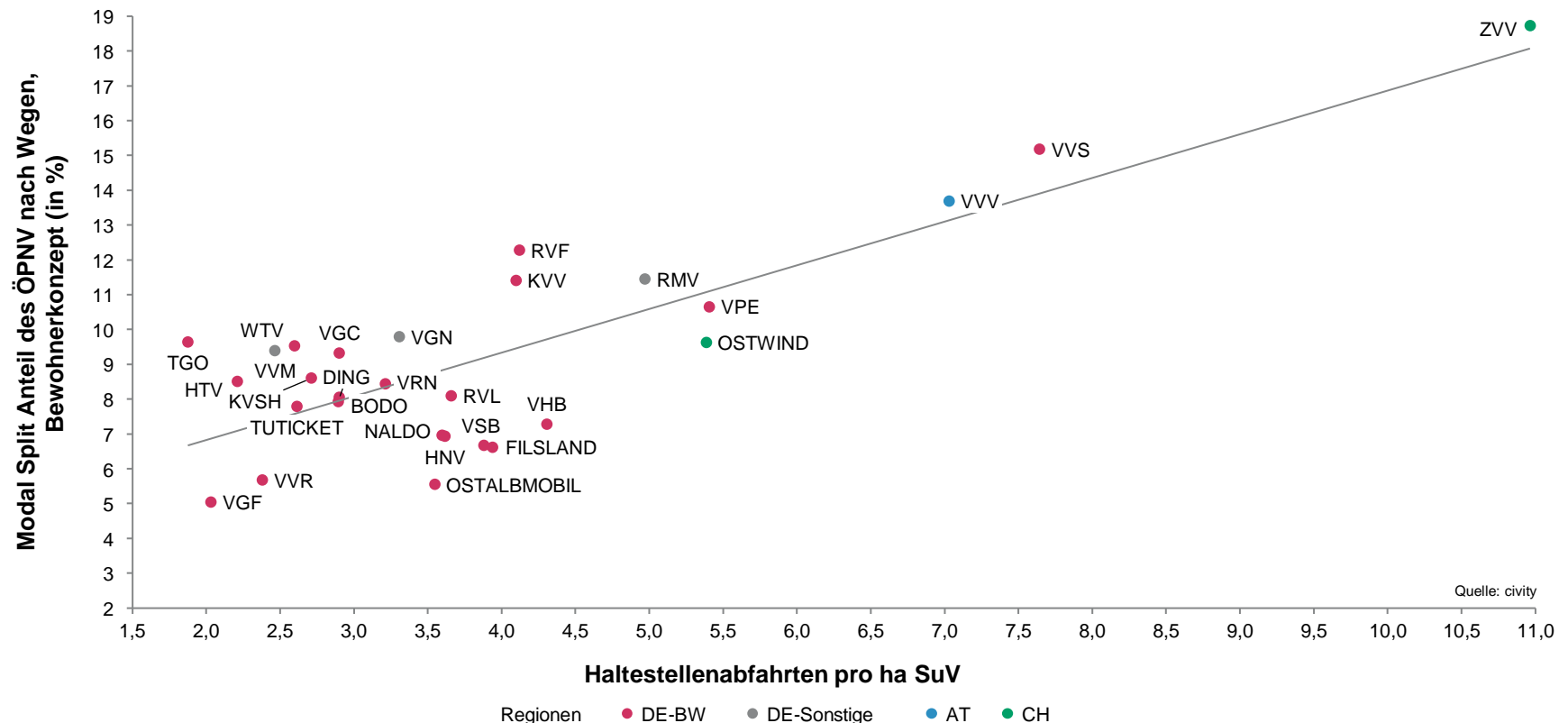
---

- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - Angebotsqualität
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - **Nachfrage und Modal Split**
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
  - **Angebotsdichte und Modal Split**
  - Netz- und Taktdichte und Modal Split
  - Tarifniveau und Modal Split

# Zwischen Angebotsdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene grundsätzlich ein Zusammenhang erkennen

## Angebotsdichte und Modal Split im Vergleich

### Verbünde



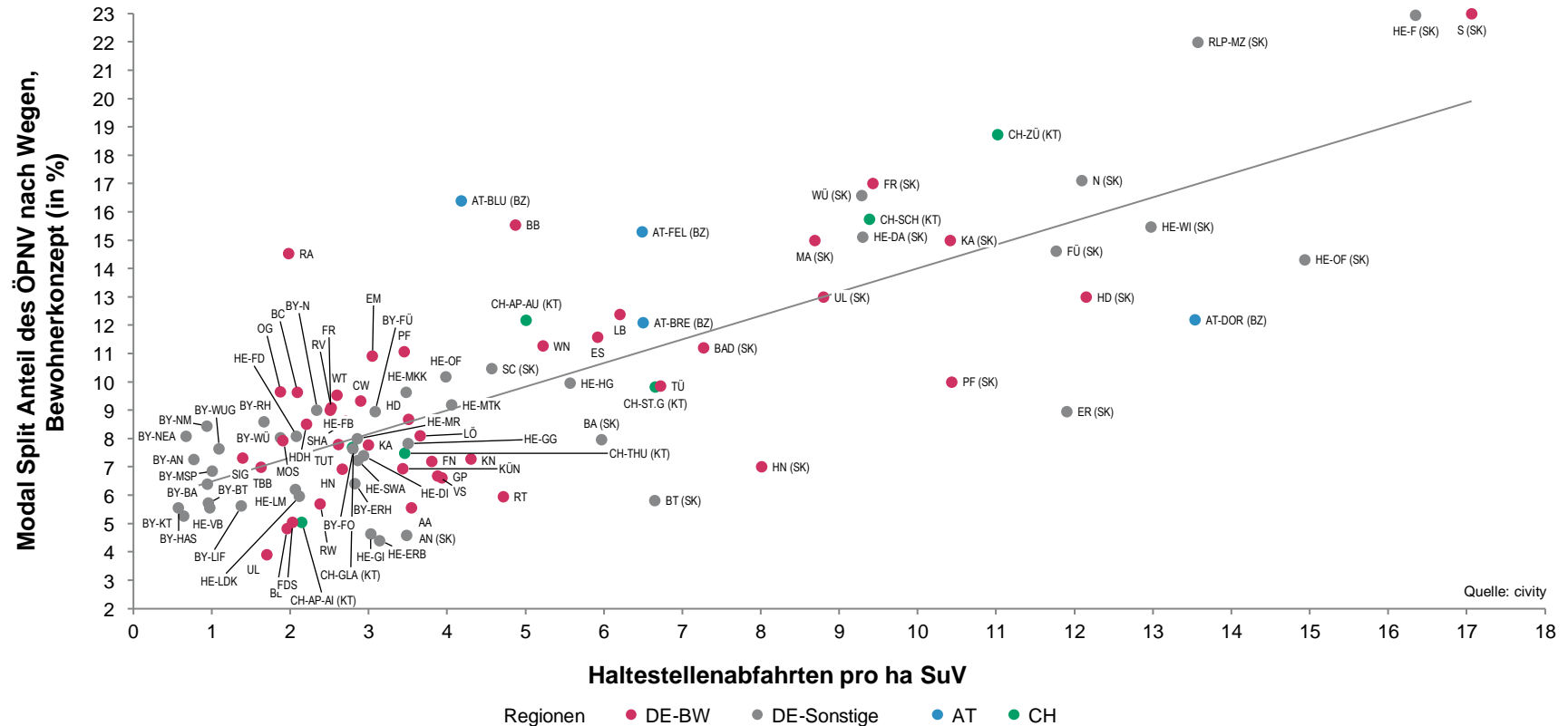
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)

Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

# 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)

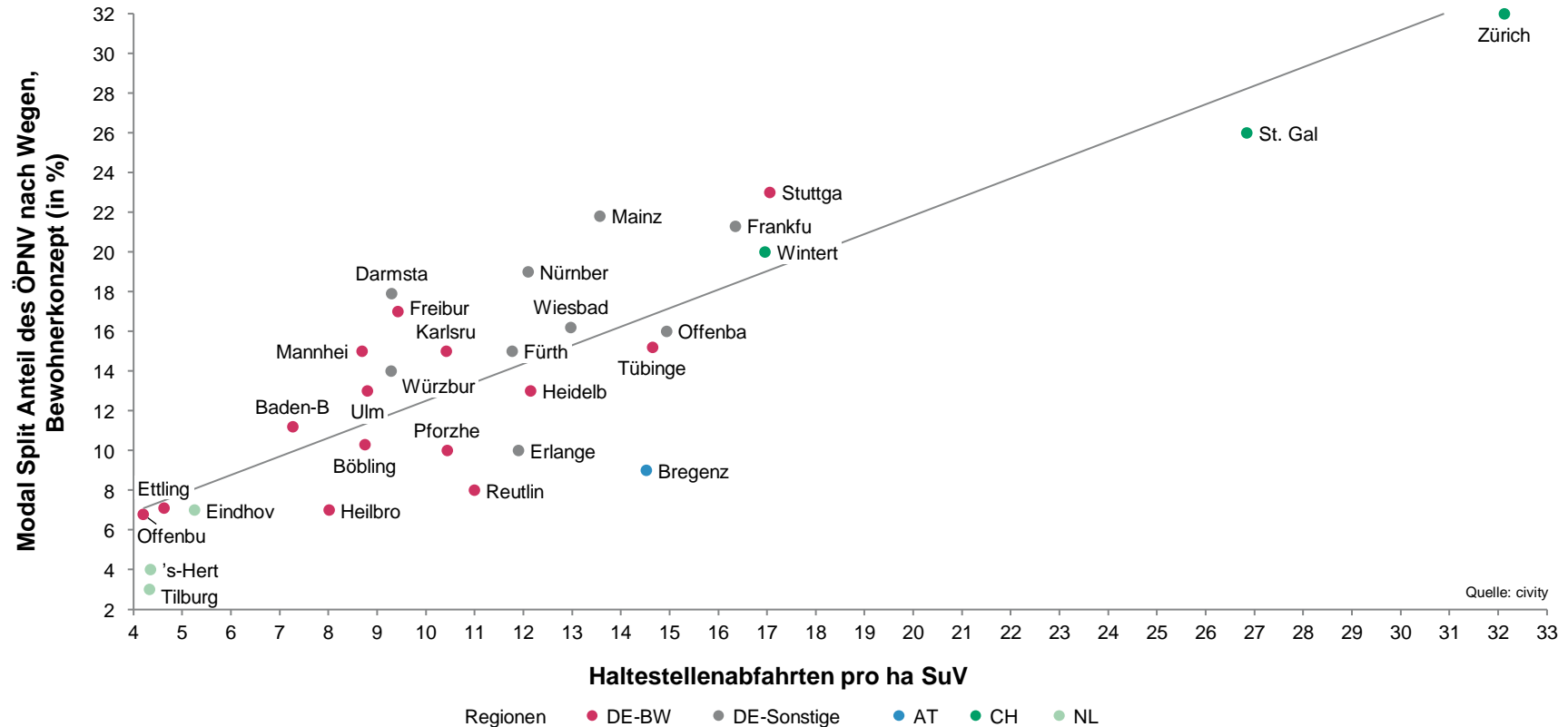
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.



# Zwischen der Angebotsdichte und dem Modal Split lässt sich auf Gemeindeebene ein Zusammenhang erkennen

## Angebotsdichte und Modal Split 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.

## Inhalt

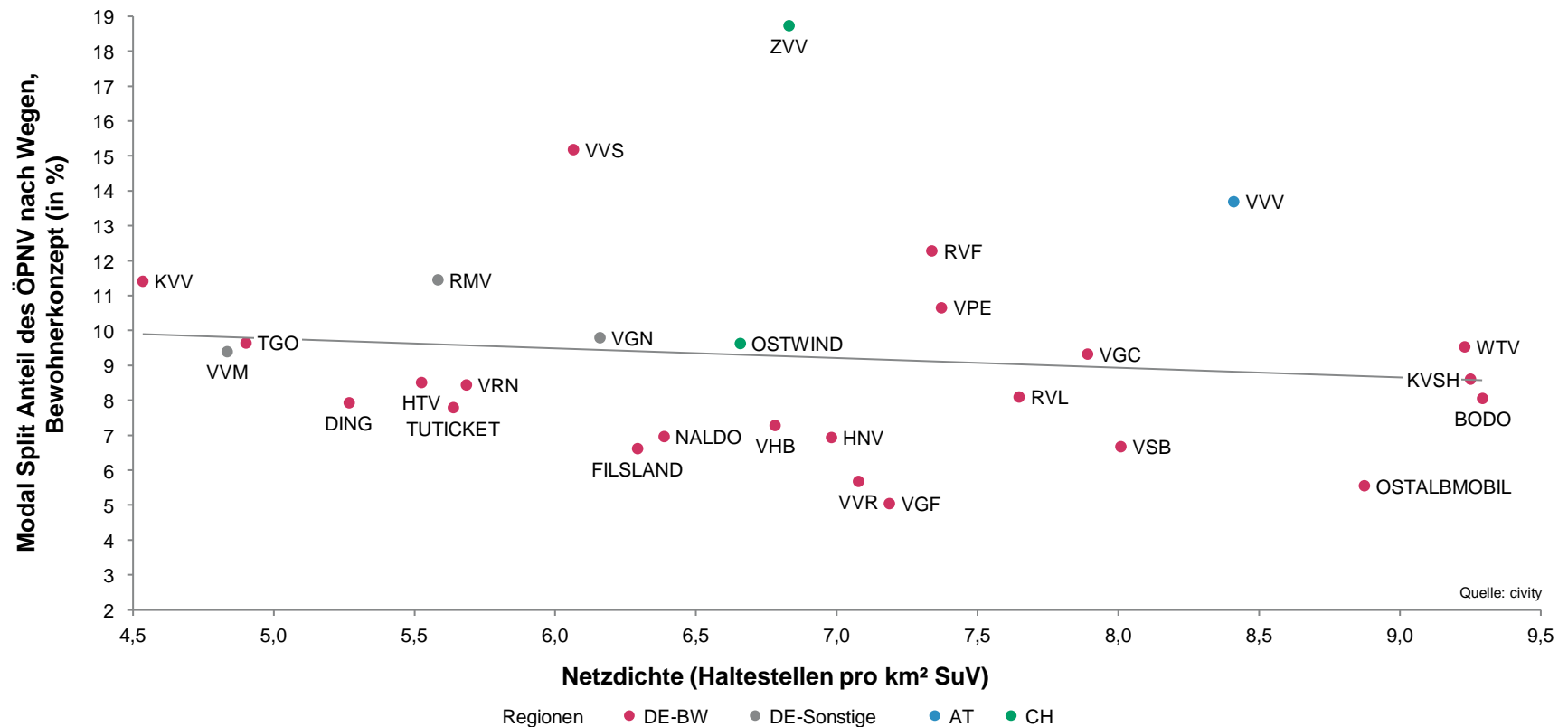
---

- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - Angebotsqualität
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - **Nachfrage und Modal Split**
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- Einführung
  - Angebotsdichte und Modal Split
  - **Netz- und Taktdichte und Modal Split**
  - Tarifniveau und Modal Split

# Zwischen Netzdichte und Modal Split lässt sich auf Verbundebene *kein* Zusammenhang erkennen

## Netzdichte und Modal Split im Vergleich

### Verbünde

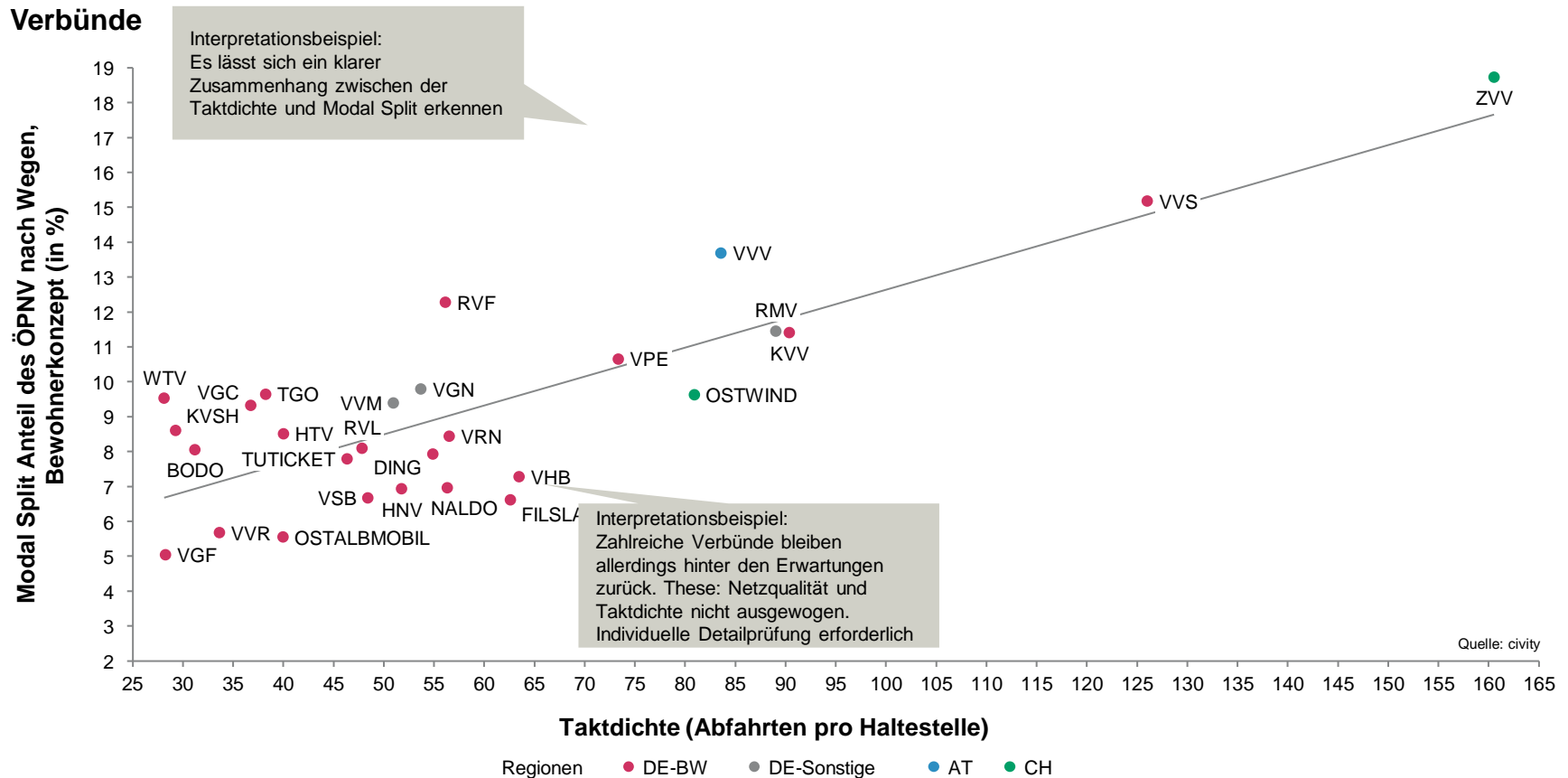


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)  
 Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

# 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.

## Inhalt

---

- Einleitung
  - Strukturelle Voraussetzungen
  - Angebotsqualität
  - Tarife
  - Preis-Leistungs-Verhältnis
  - **Nachfrage und Modal Split**
  - Marktpotenzial
  - Handlungsempfehlungen
  - Zusammenfassendes Fazit
- **Einführung**
  - Angebotsdichte und Modal Split
  - Netz- und Taktdichte und Modal Split
  - **Tarifniveau und Modal Split**

# Auf Verbundebene zeigt sich ein Zusammenhang zwischen höherem Tarifniveau und geringerem Modal Split des ÖPNV

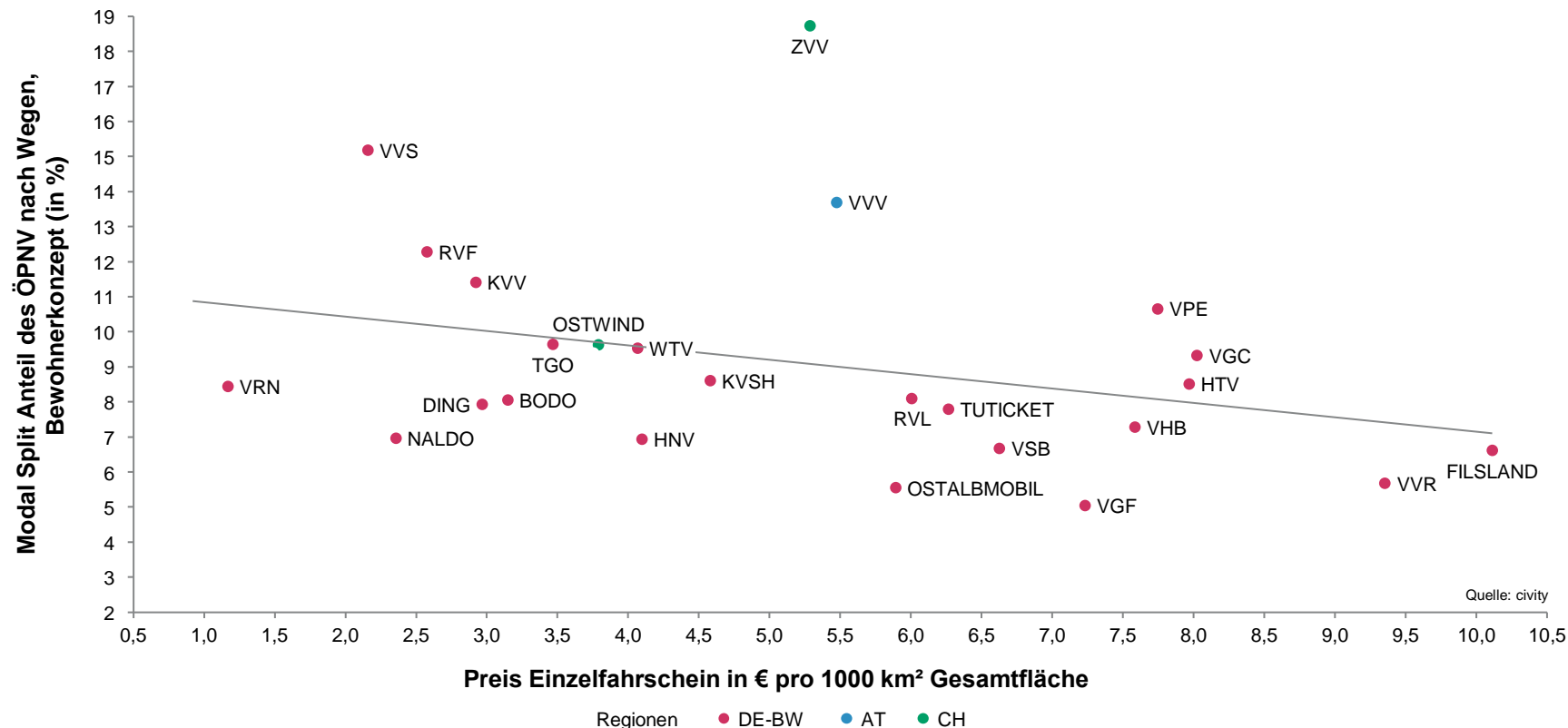
## Tarifniveau und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



### Verbünde

Gesamtfläche



Quelle: civity

1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese Fahrscheinkategorie.

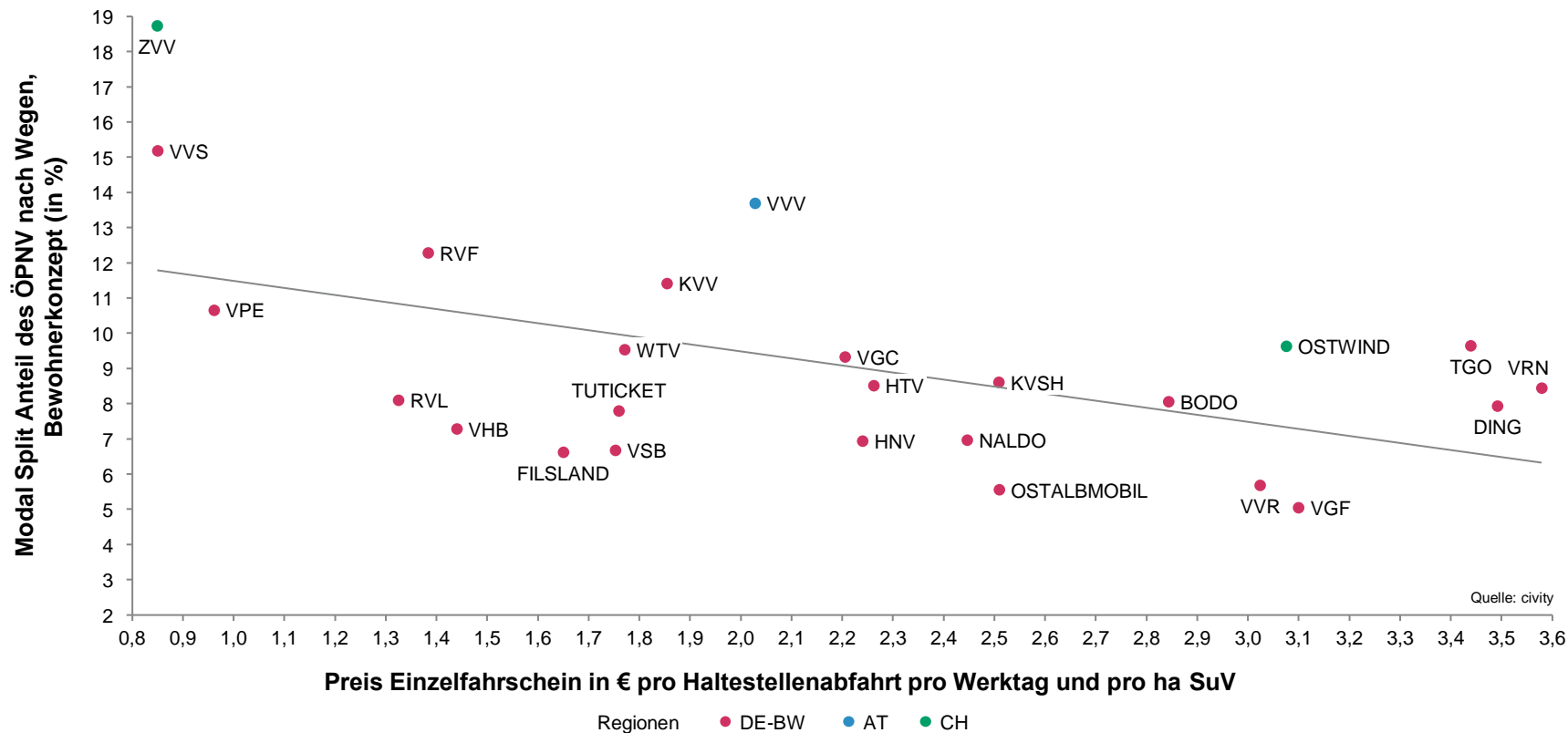
Quelle: Tarife kaufkraftbereinigt (civity 2020, NVBW 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

# 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.

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

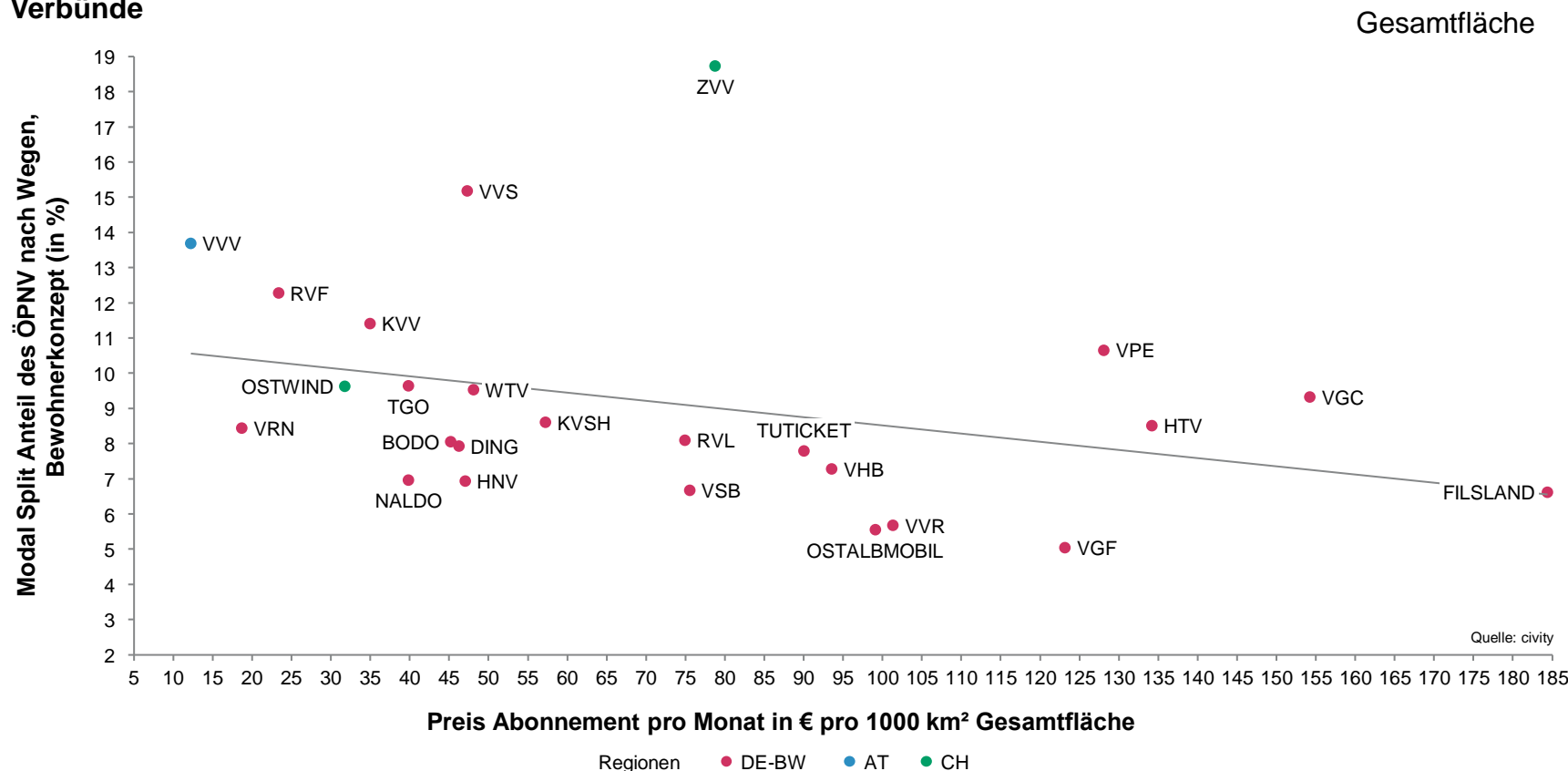
# Auf Verbundebene zeigt sich ein leichter Zusammenhang zwischen höherem Tarifniveau und geringerem Modal Split

## Tarifniveau und Modal Split im Vergleich

KAUFKRAFTBEREINIGT



### Verbünde



1) Höchster Preis für Fahrten innerhalb des Verbundes für diese 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.



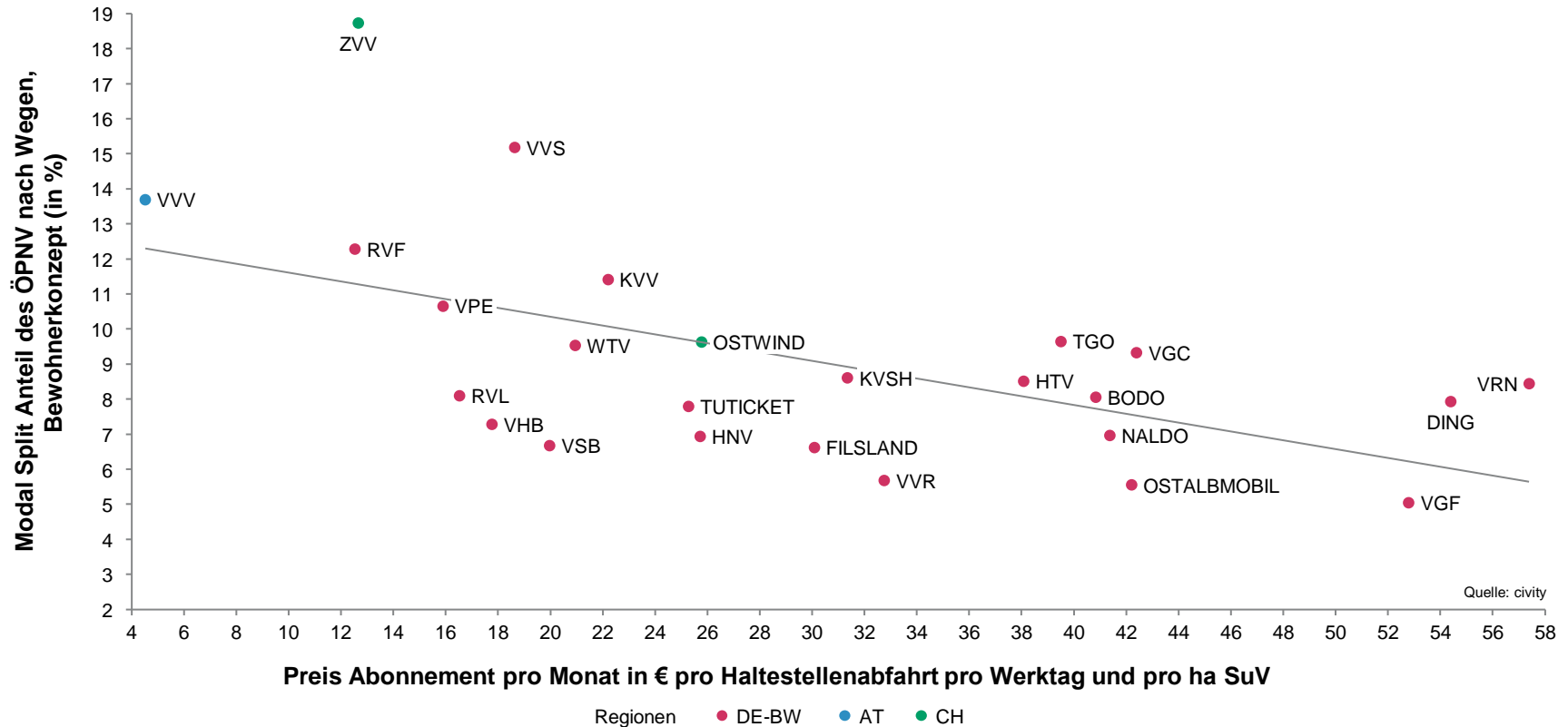
# Es zeigt sich ein Zusammenhang zwischen schlechterem Preis-Leistungs-Verhältnis und geringerem ÖPNV Modal Split

## 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)

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

## Inhalt

---

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

# Baden-Württemberg hat das Potenzial die ÖPNV-Nachfrage substantiell zu steigern – Best-Practice-Regionen als Vorbild

## Marktpotenzial – Zusammenfassung

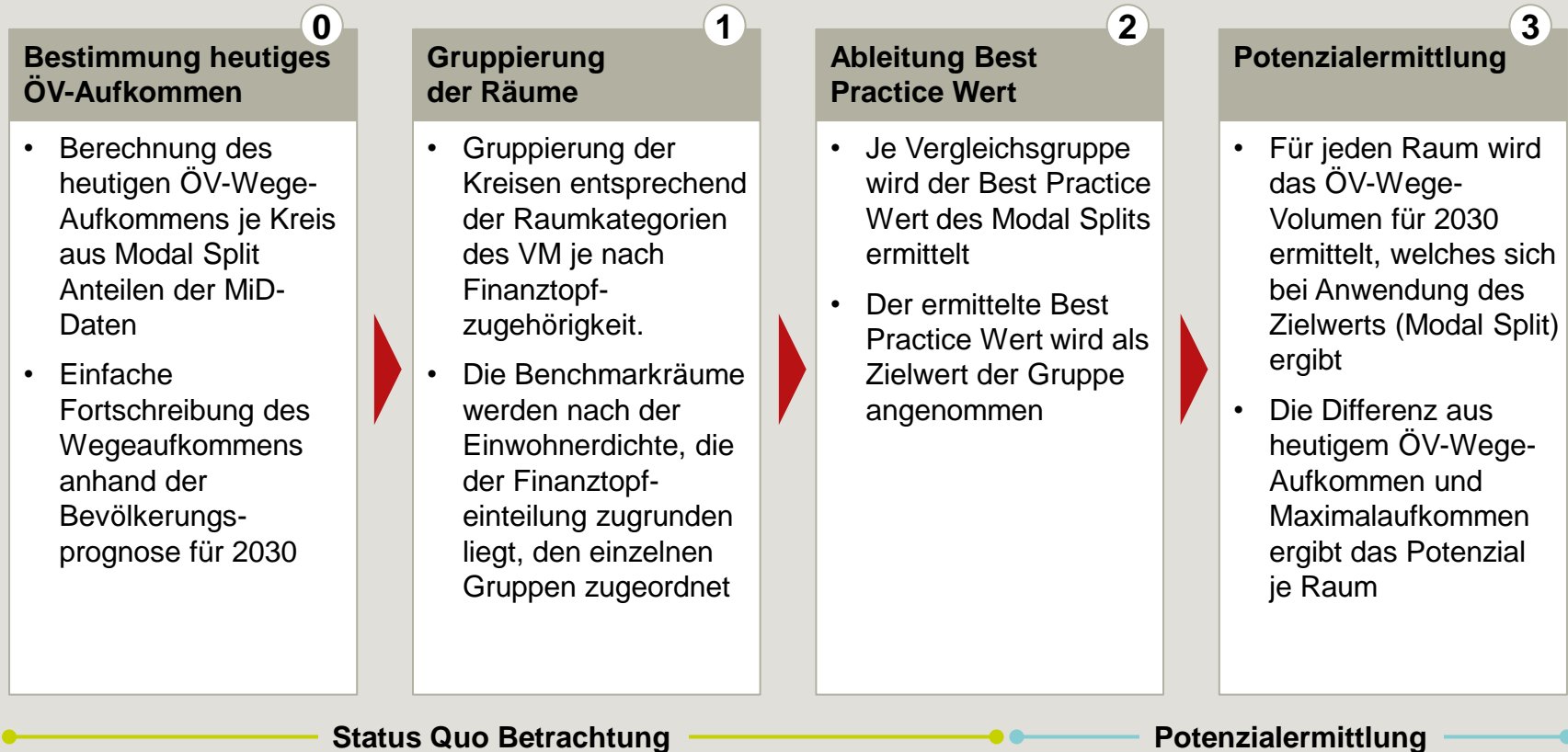
- 1 — Die **Best-Practice-Regionen in Österreich und der Schweiz** weisen in allen Raumkategorien **deutlich höhere Modal-Split-Anteile des öffentlichen Verkehrs** auf. Aufgrund der grundsätzlich vergleichbaren strukturellen Voraussetzungen halten wir das Erreichen dieser Modal-Split-Werte **auch in 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.

# Die Ableitung des Marktpotenzials stützt sich auf die heutigen Modal Split Anteile im Abgleich zum Best Practice

## Vorgehen – Ableitung Marktpotenzial

### METHODIK

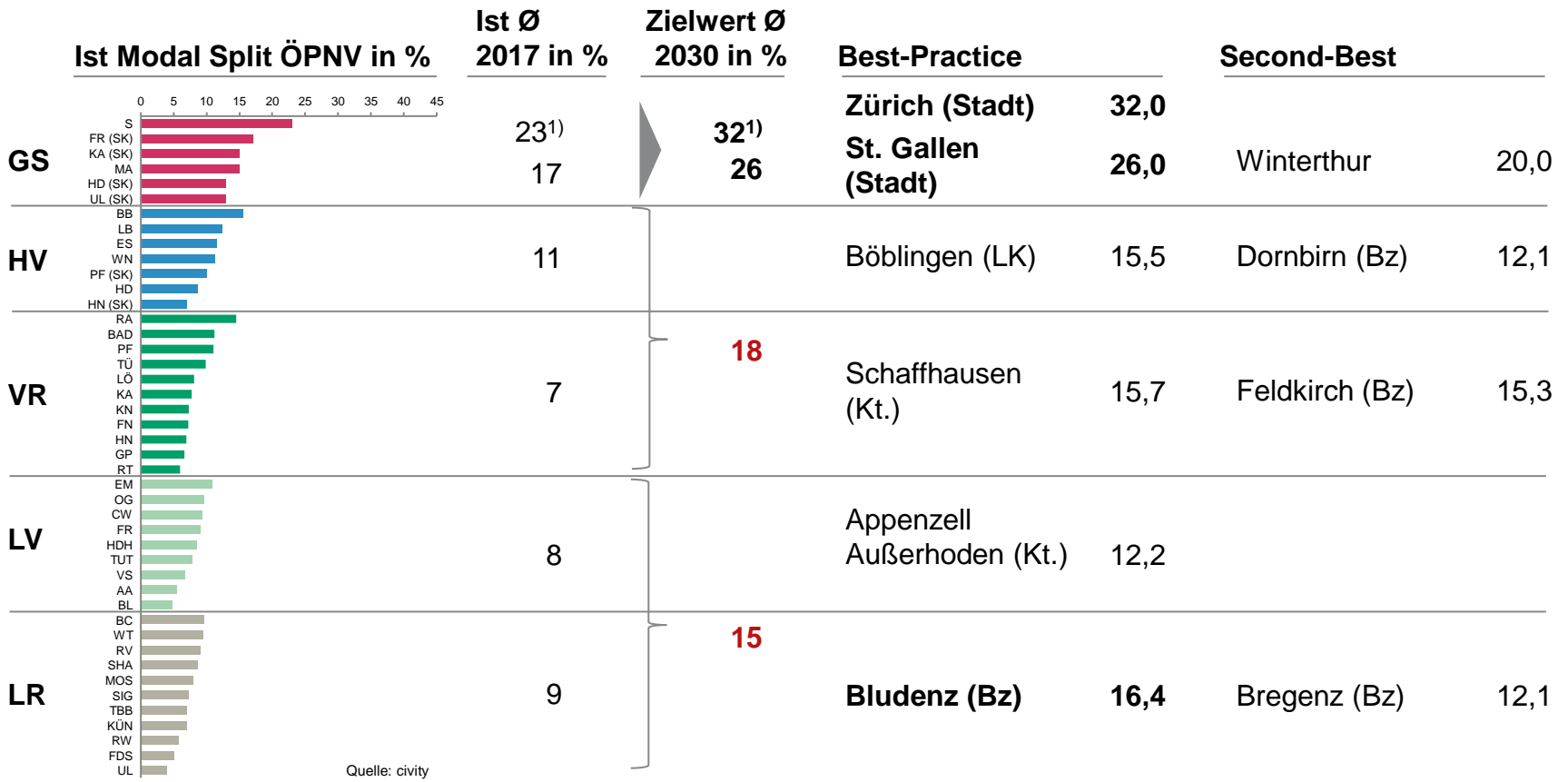


Hinweis: Aufgrund der besseren Datenverfügbarkeit wurde das Marktpotenzial auf Basis von Wegen abgeleitet

# 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

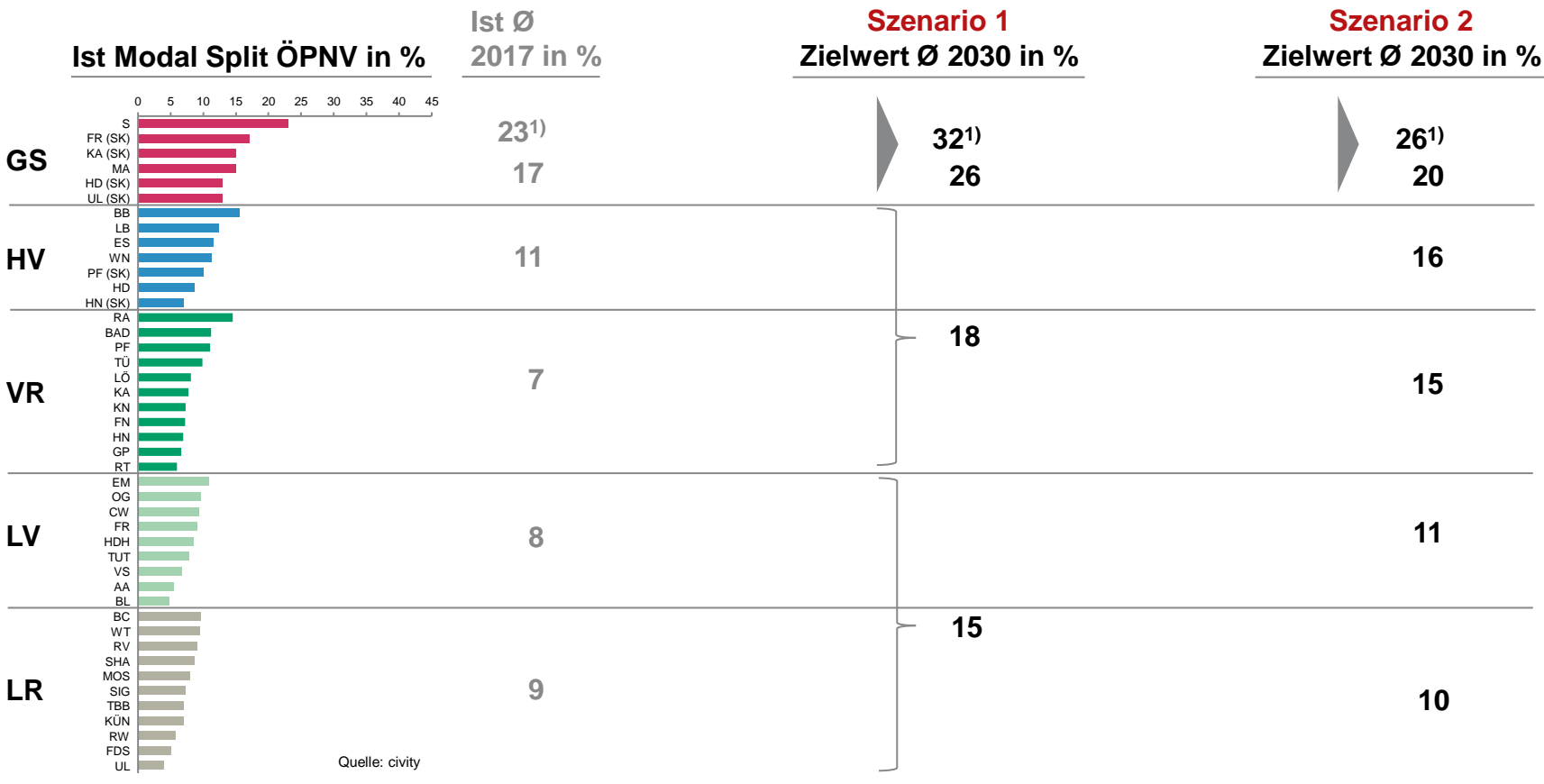
1) Wert für Stuttgart

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.

# Das Marktpotenzial pro Kreis wurde für zwei Varianten zur Zielerreichung ermittelt

## Marktpotenzial

2017-2030



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

1) Wert für Stuttgart

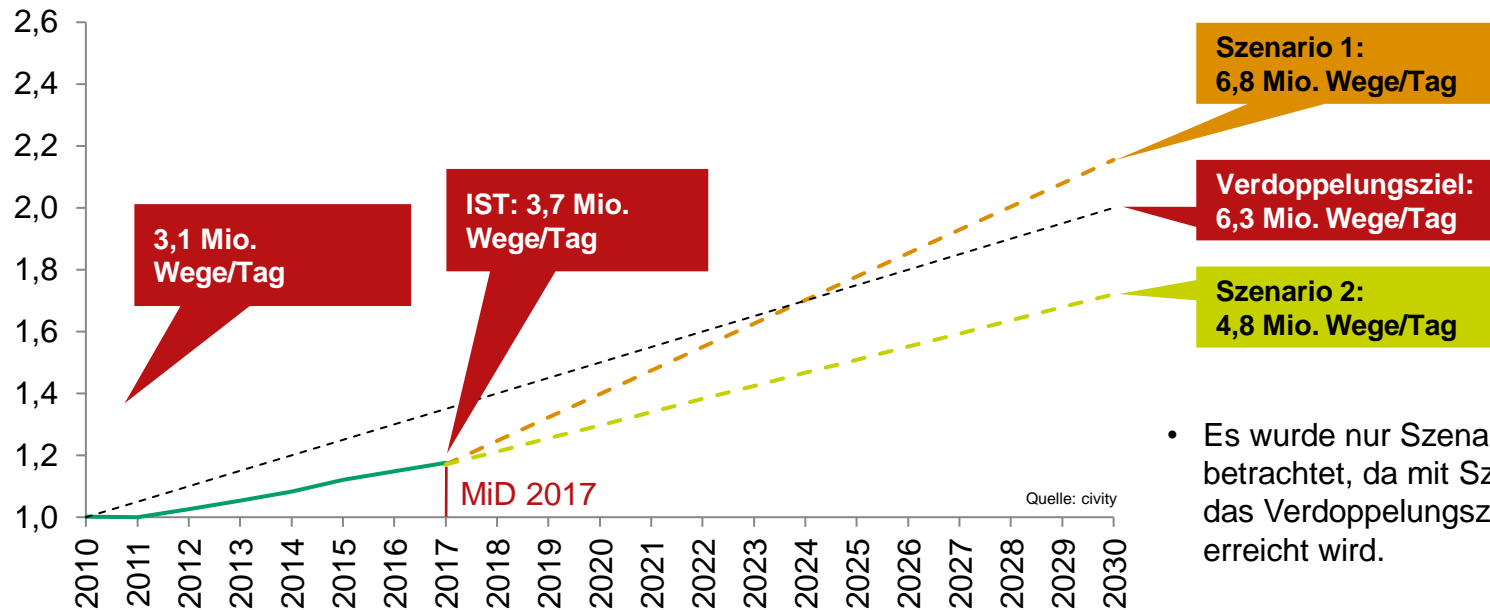
Quellen: Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015); Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen zu lokalen Erhebungen aufgrund unterschiedlicher Methodik möglich.

# Je nach Szenario wird das Verdoppelungsziel erreicht oder unterschritten

## Marktpotenzial

2017-2030

### Indexierte Entwicklung (Index 2010)



- Es wurde nur Szenario 1 detailliert betrachtet, da mit Szenario 2 das Verdoppelungsziel nicht erreicht wird.

— 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

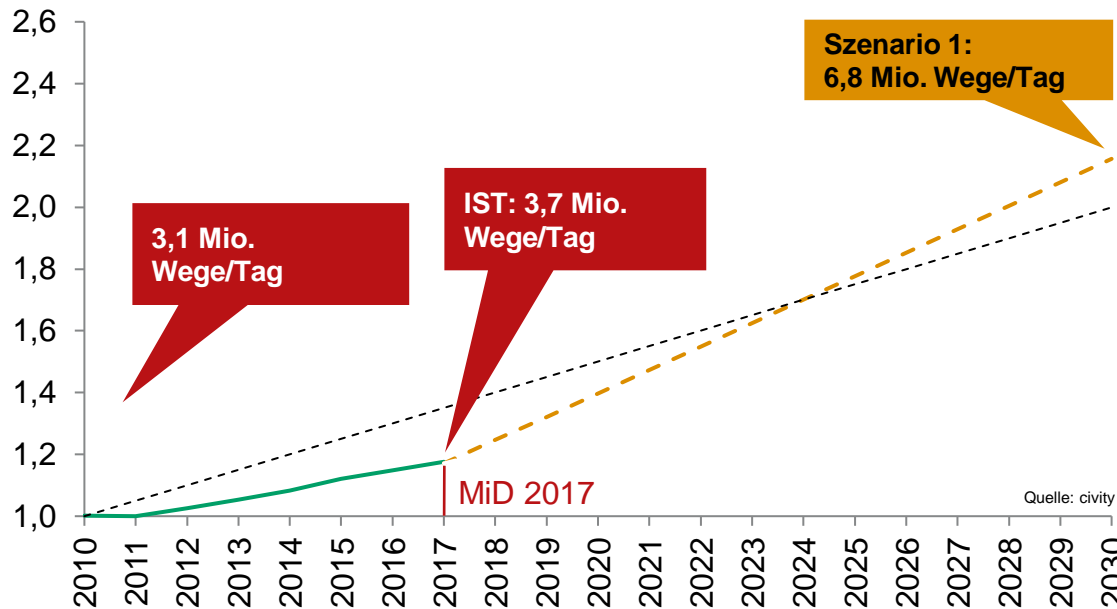
- Die grau gestrichelte Linie zeigt die Zunahme der Wege vom Basisjahr 2010 bis zum Zieljahr 2030 auf, die notwendig wäre, um das Verdoppelungsziel zu erreichen (Plan-Linie). Hier ist eine konstanten jährliche Zunahme der Wege und entsprechend eine konstante Zunahme der Modal Split Werte ausgehend vom 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

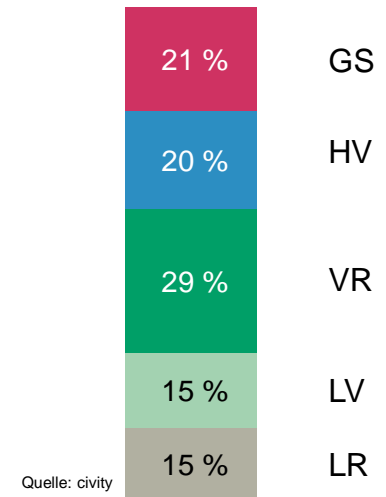
## Marktpotenzial

### 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

## Inhalt

---

- Einleitung
- Strukturelle Voraussetzungen
- Angebotsqualität
- Tarife
- Preis-Leistungs-Verhältnis
- Nachfrage und Modal Split
- 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

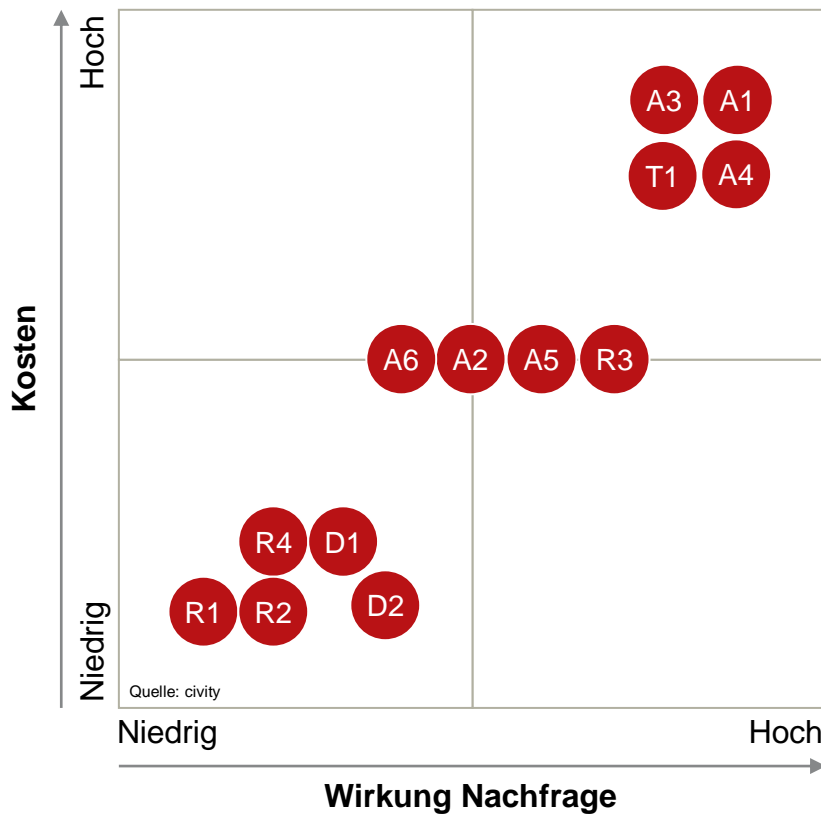
- 3 — Wir empfehlen die **Etablierung von differenzierten Angebotsstandards für alle Angebotsformen des öffentlichen Verkehrs (SPNV, ÖPNV, flexible Bedienformen)**. Klare und verbindliche Rahmenbedingungen schaffen Planungssicherheit für die Aufgabenträger und Verlässlichkeit für den Fahrgast.
- 4 — 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.

# 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 Liniennetze 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)

## 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 besseren 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

# 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)