

ÖPNV-Report: Wo steht Baden-Württemberg?

Detaillierte Einblicke in die zentralen Ergebnisse

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Stuttgart | 09. Dezember 2020

Agenda

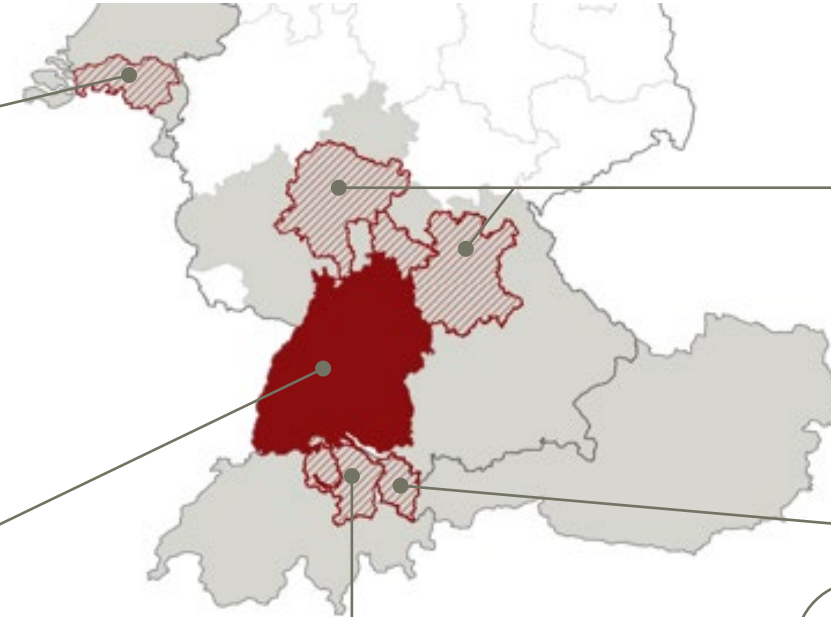
1 Vorgehensweise

2 Wesentliche Ergebnisse

3 Fazit & Empfehlungen

Für den Quervergleich wurden deutsche und internationale Regionen mit vergleichbaren strukturellen Voraussetzungen ausgewählt

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



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



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



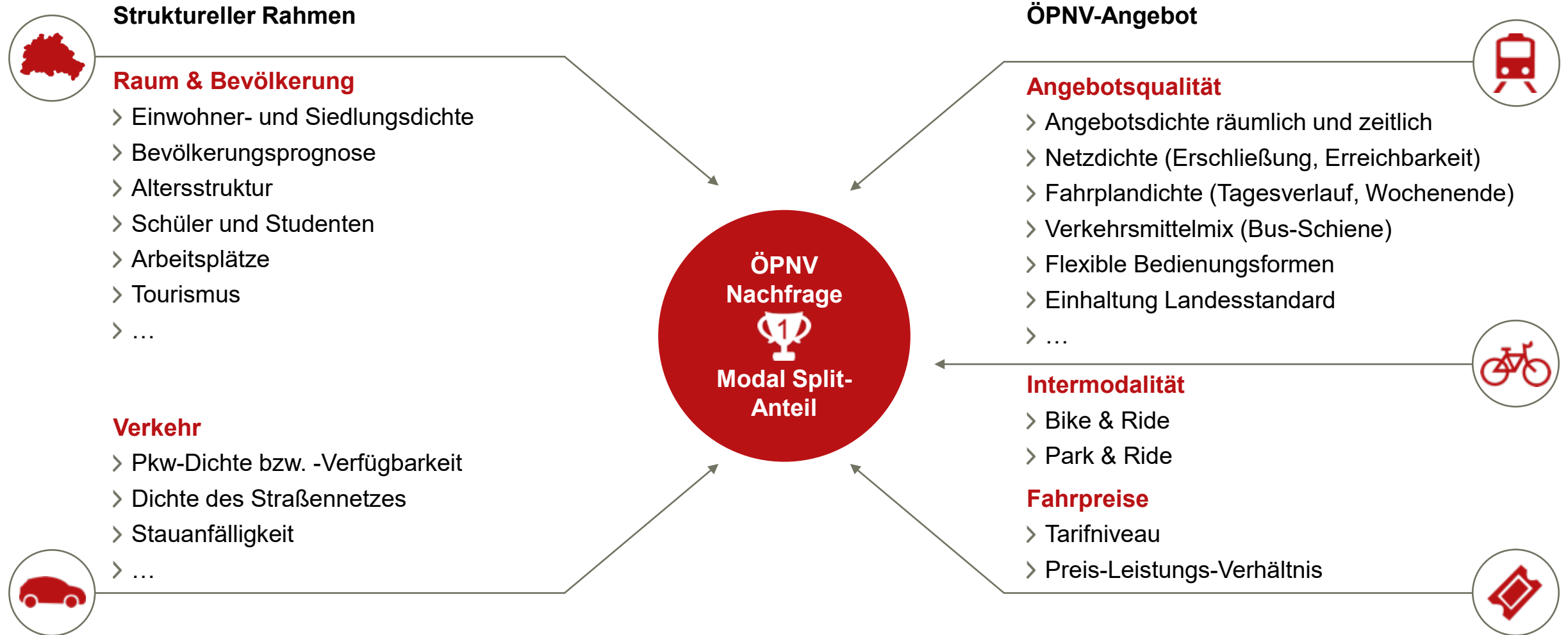
- > 7 Kantone (ZH, TG, AR, AI, SG, SH, GL ≈ Lkr.)
- > 2 Verbünde (ZVV, Ostwind)
- > 371 Gemeinden < 20 TEW
- > 11 Gemeinden 20-100 TEW
- > 2 Gemeinden 100-1.000 TEW
- > Σ ca. 2,5 Mio. EW



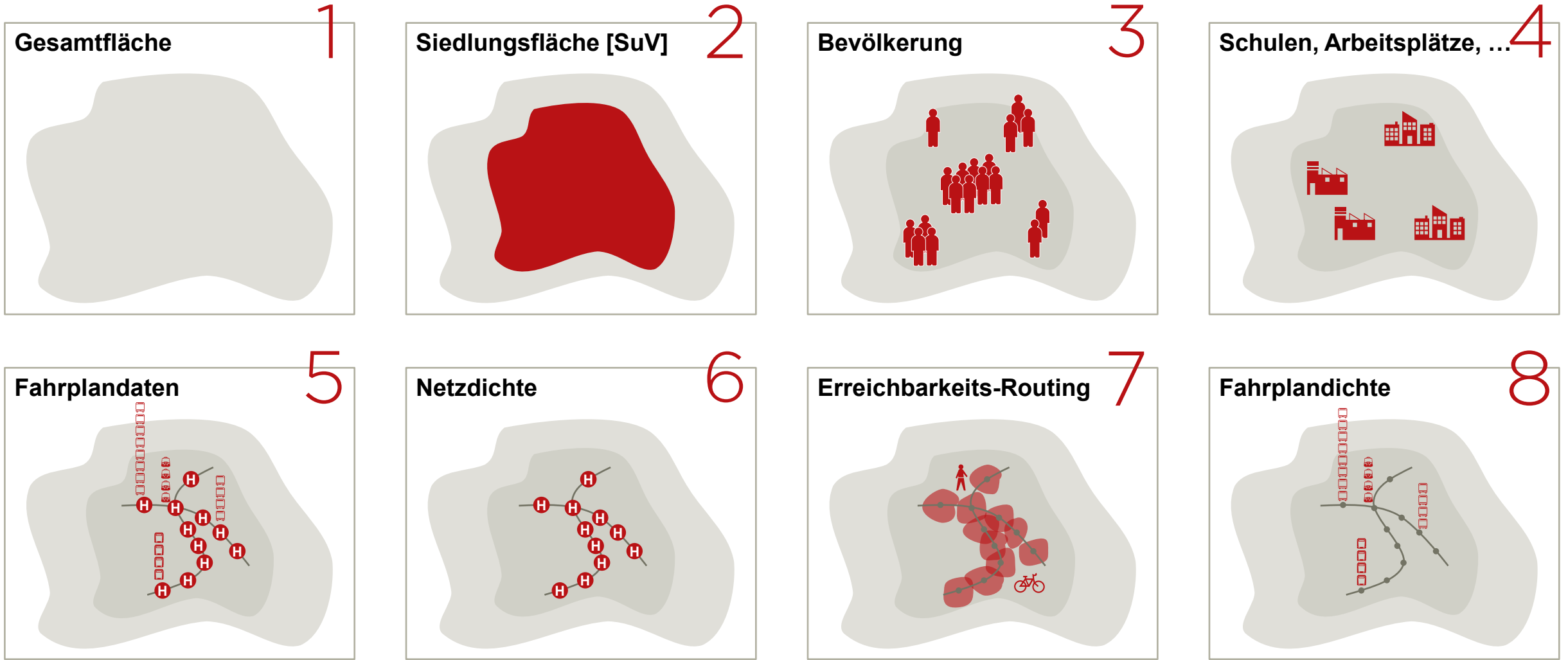
- > Vorarlberg
- > 1 Verbund
- > 4 Bezirke (≈ Landkreis)
- > 90 Gemeinden < 20 TEW
- > 4 Gemeinden 20-100 TEW
- > Σ ca. 0,4 Mio. EW



Im Rahmen des Projektes wurden die wesentlichen Einflussfaktoren für den Erfolg des ÖPNV auf verschiedenen räumlichen Ebenen analysiert und bewertet



Im Rahmen der Analyse werden Strukturdaten und ÖPNV-Daten systematisch miteinander verknüpft und zu spezifischen Kennzahlen verdichtet



Agenda

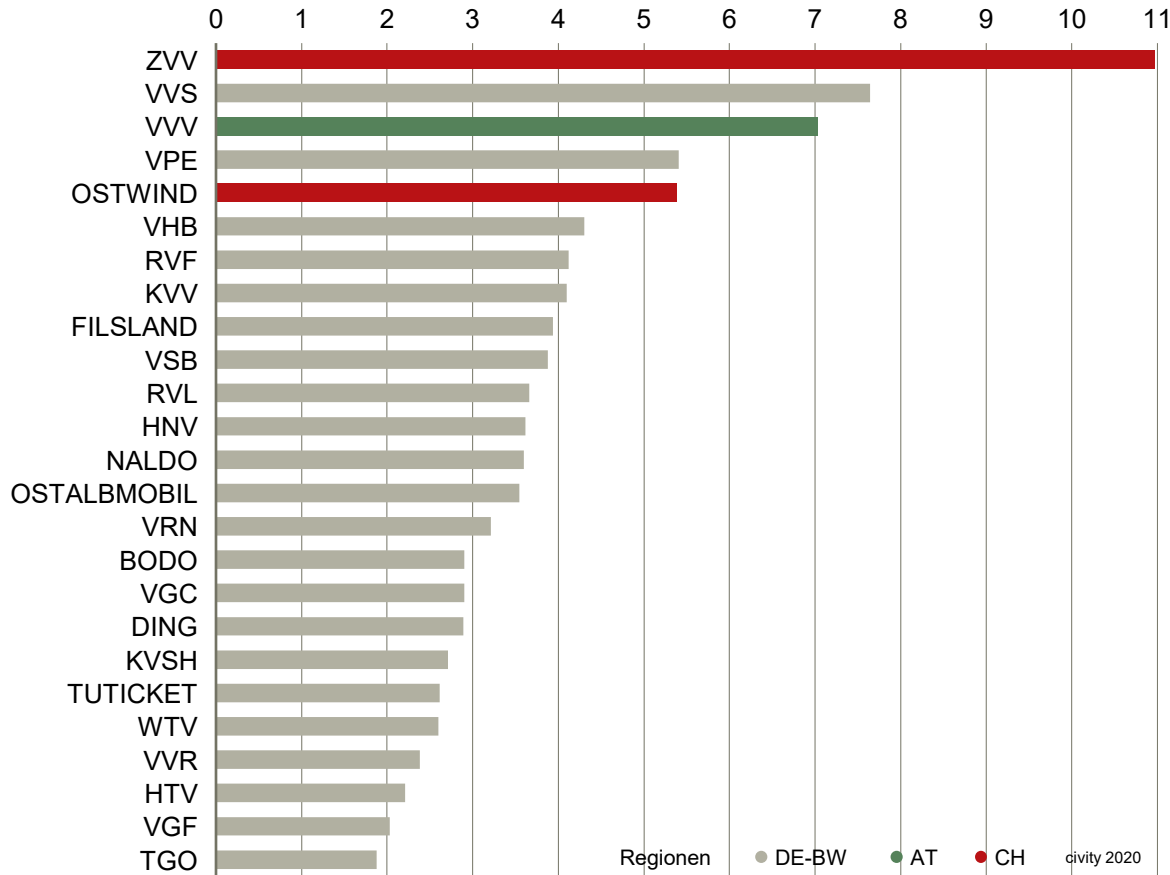
1 Vorgehensweise

2 Wesentliche Ergebnisse

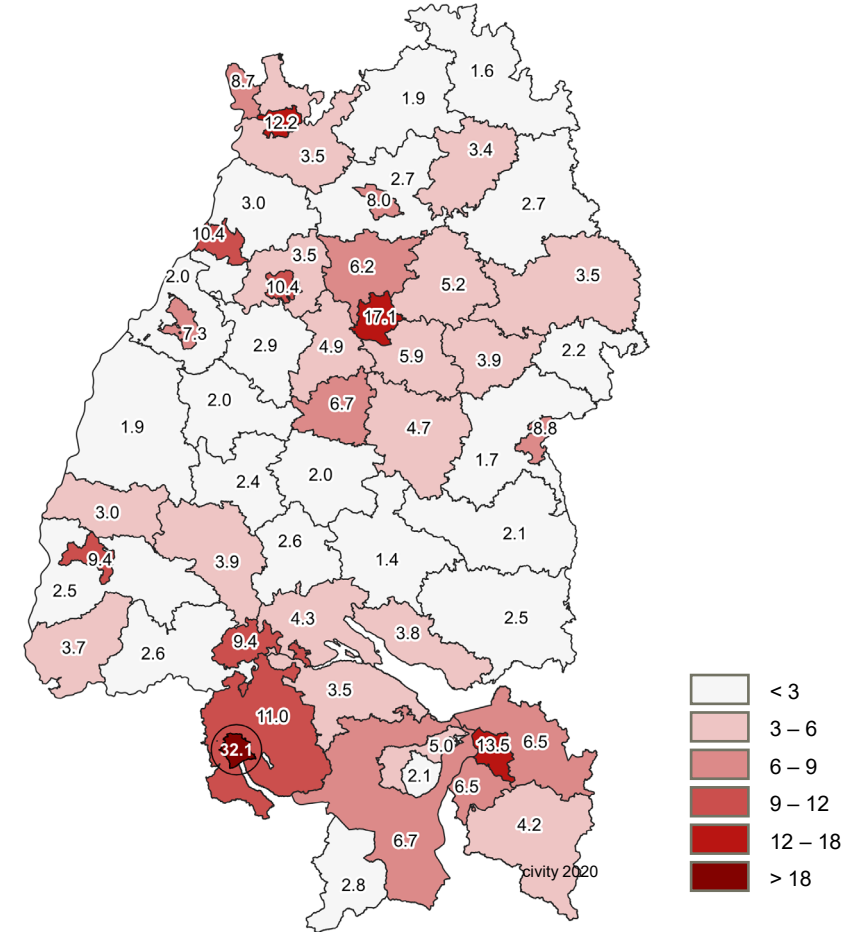
3 Fazit & Empfehlungen

Die Angebotsdichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen ist – abgesehen von einzelnen Ausnahmen – signifikant besser als in Baden-Württemberg

Verbünde [Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]



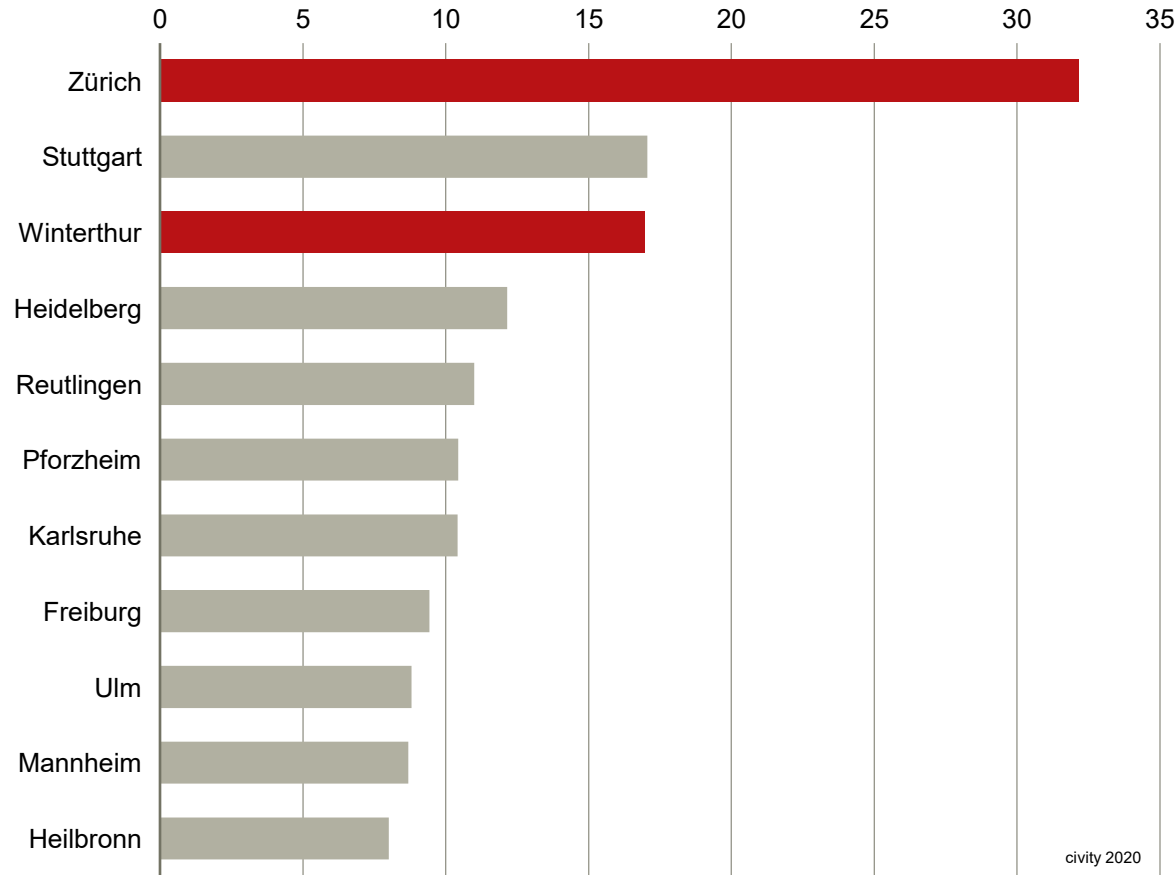
Landkreise [Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]



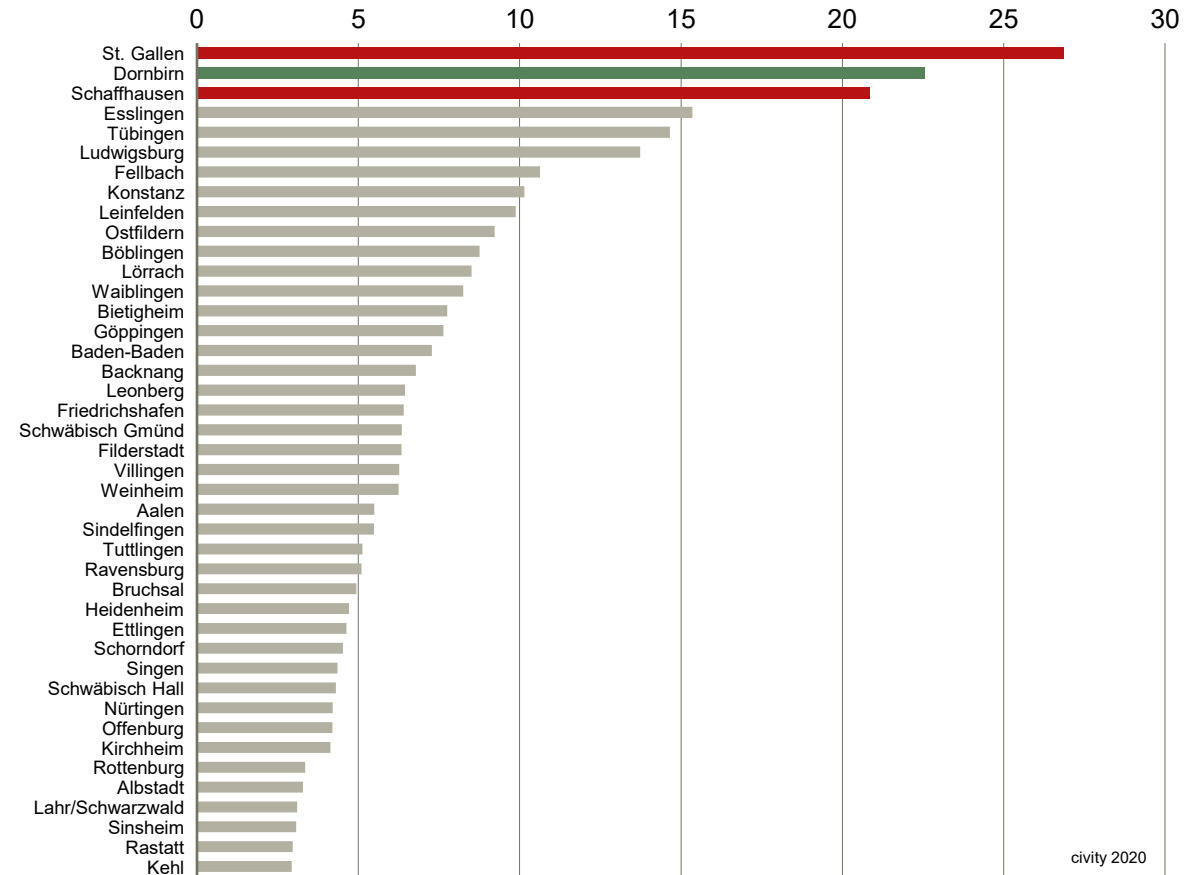
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Die Angebotsdichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen ist – abgesehen von einzelnen Ausnahmen – signifikant besser als in Baden-Württemberg

Gemeinden >100 TEW [Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]



Gemeinden 35-100 TEW [Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]

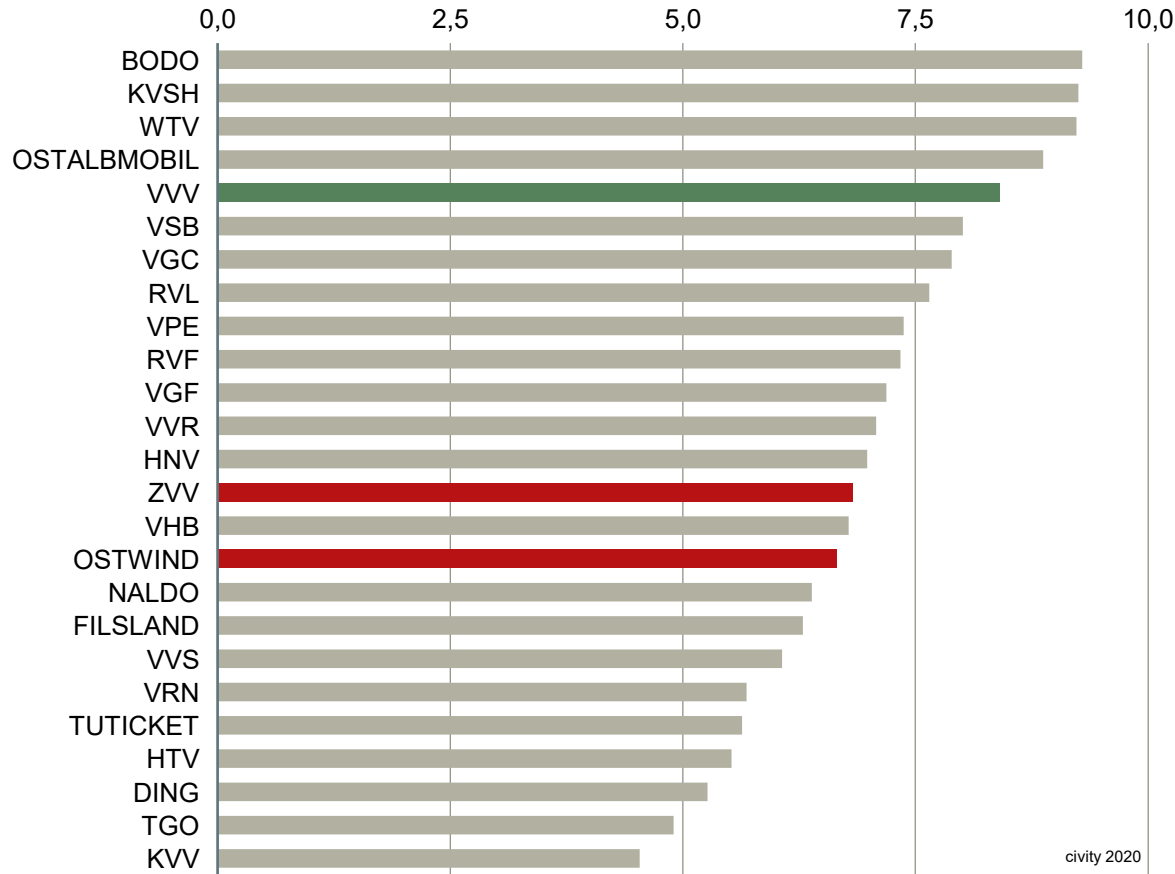


Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Regionen ● DE-BW ● AT ● CH

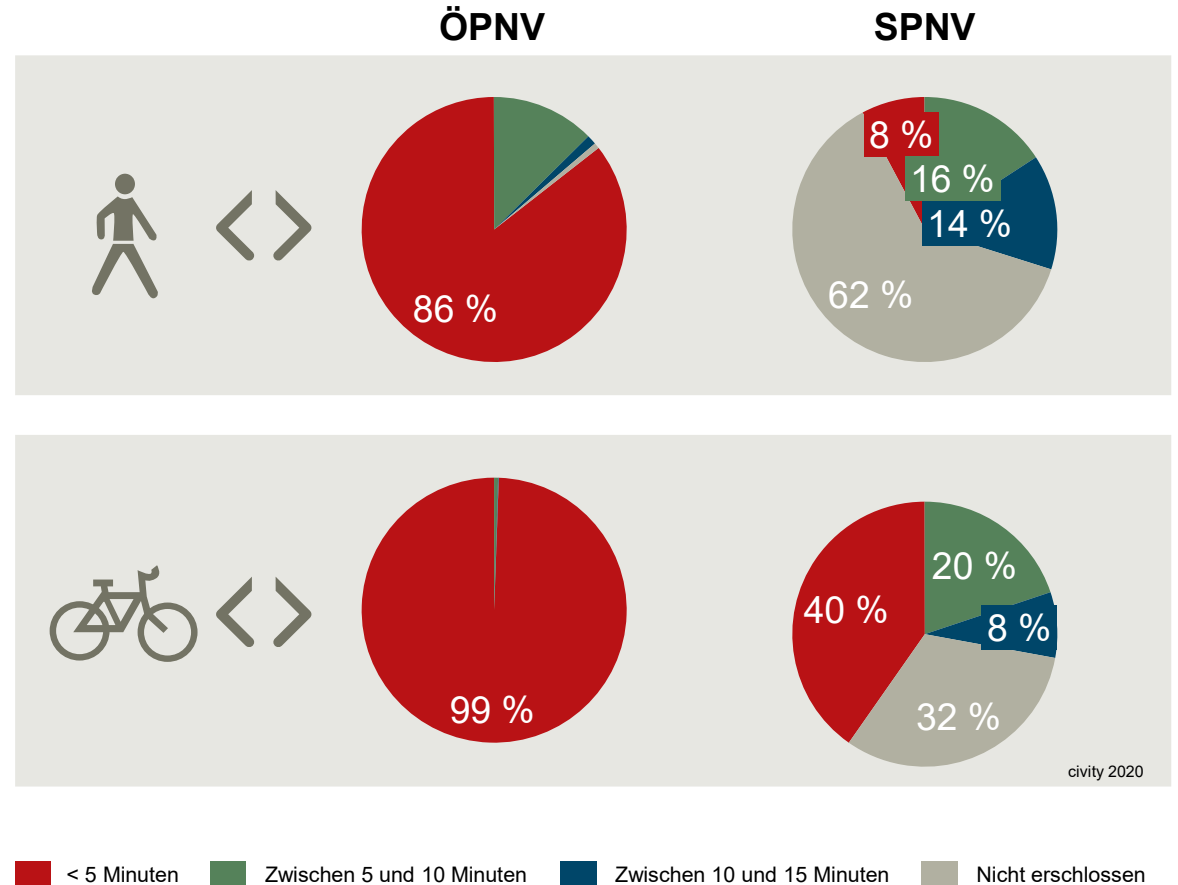
Das ÖPNV-Netz in Baden-Württemberg ist vergleichsweise dicht. Ein Großteil der Bevölkerung ist räumlich gut erschlossen

Verbünde [Haltestellen pro km² SuV]



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

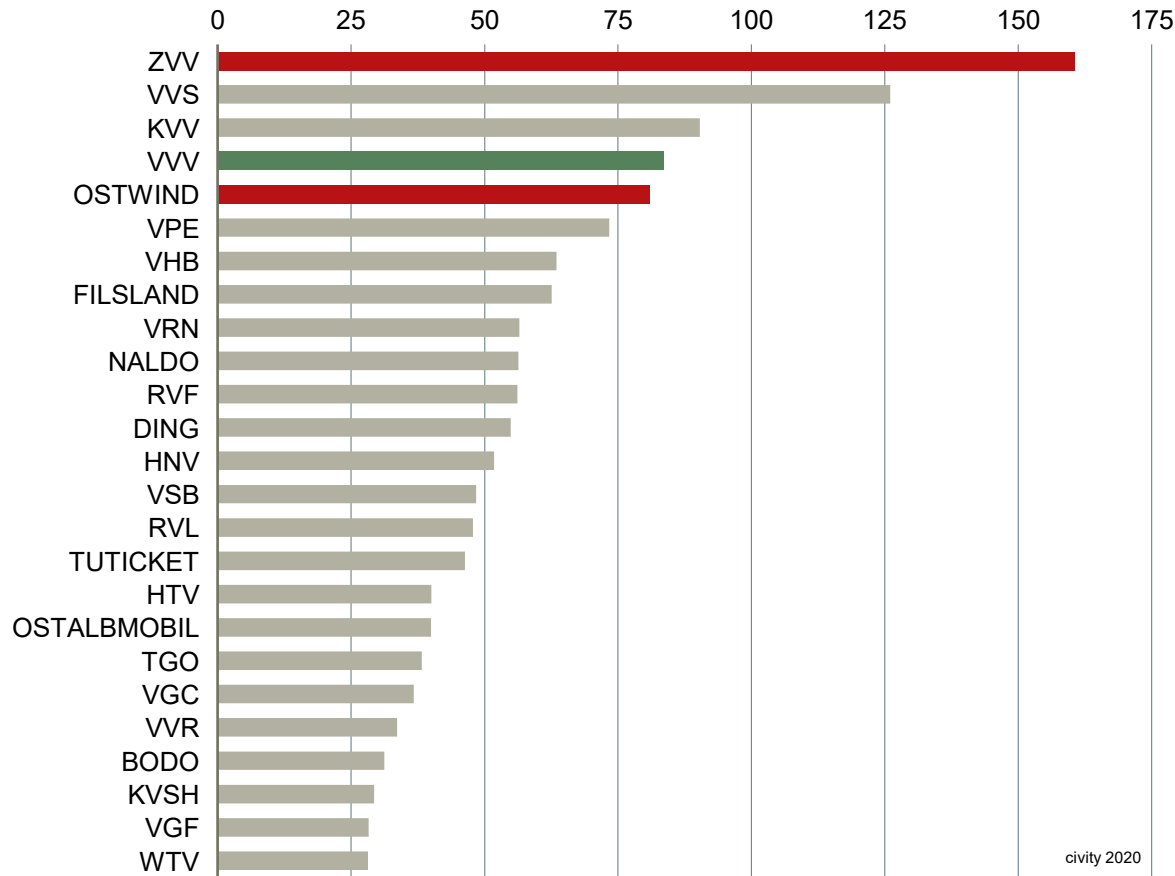
Erschließung der Einwohner in Baden-Württemberg



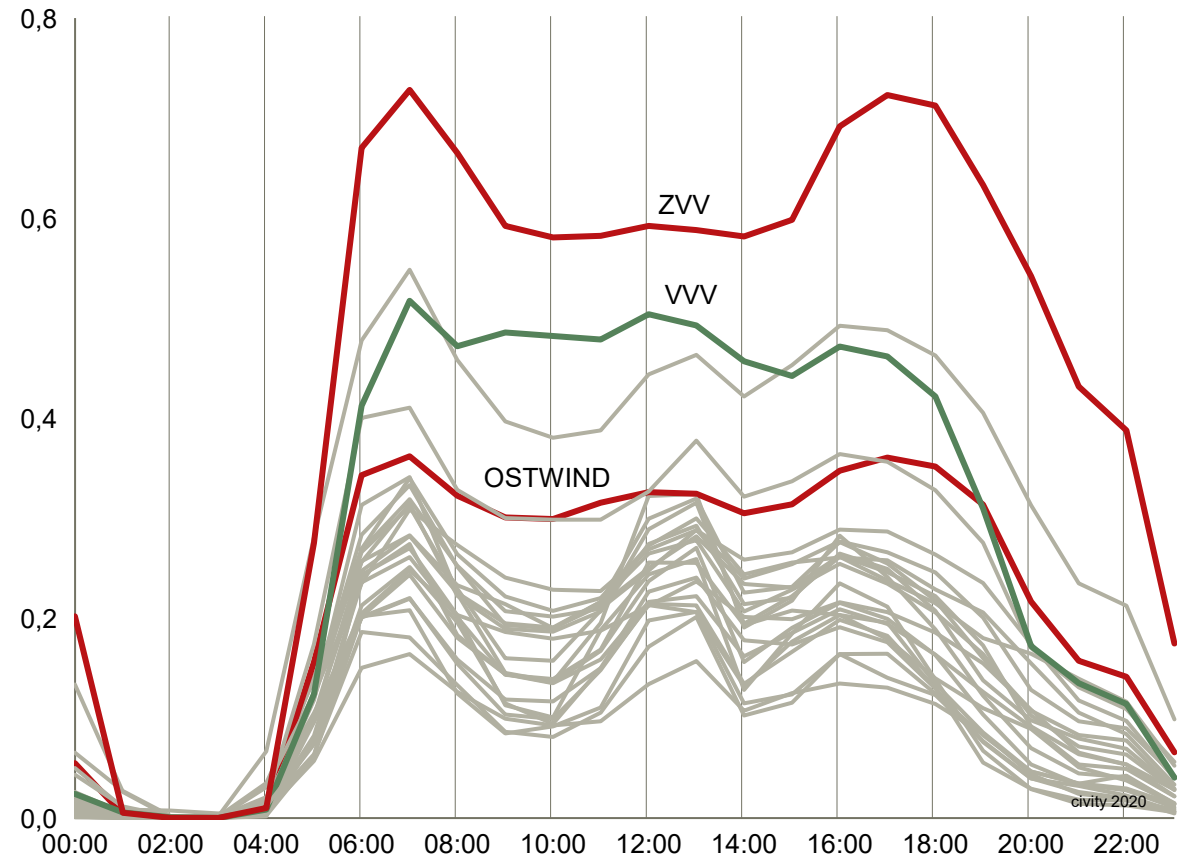
Quelle: Hst.-Isochronen (civity 2020), EW (100m Zensus Grid 2011)

Die Fahrplandichte in den österreichischen und schweizerischen Regionen ist nahezu in allen Teilräumen signifikant besser als in Baden-Württemberg

Verbünde [Abfahrten pro Haltestelle werktags]



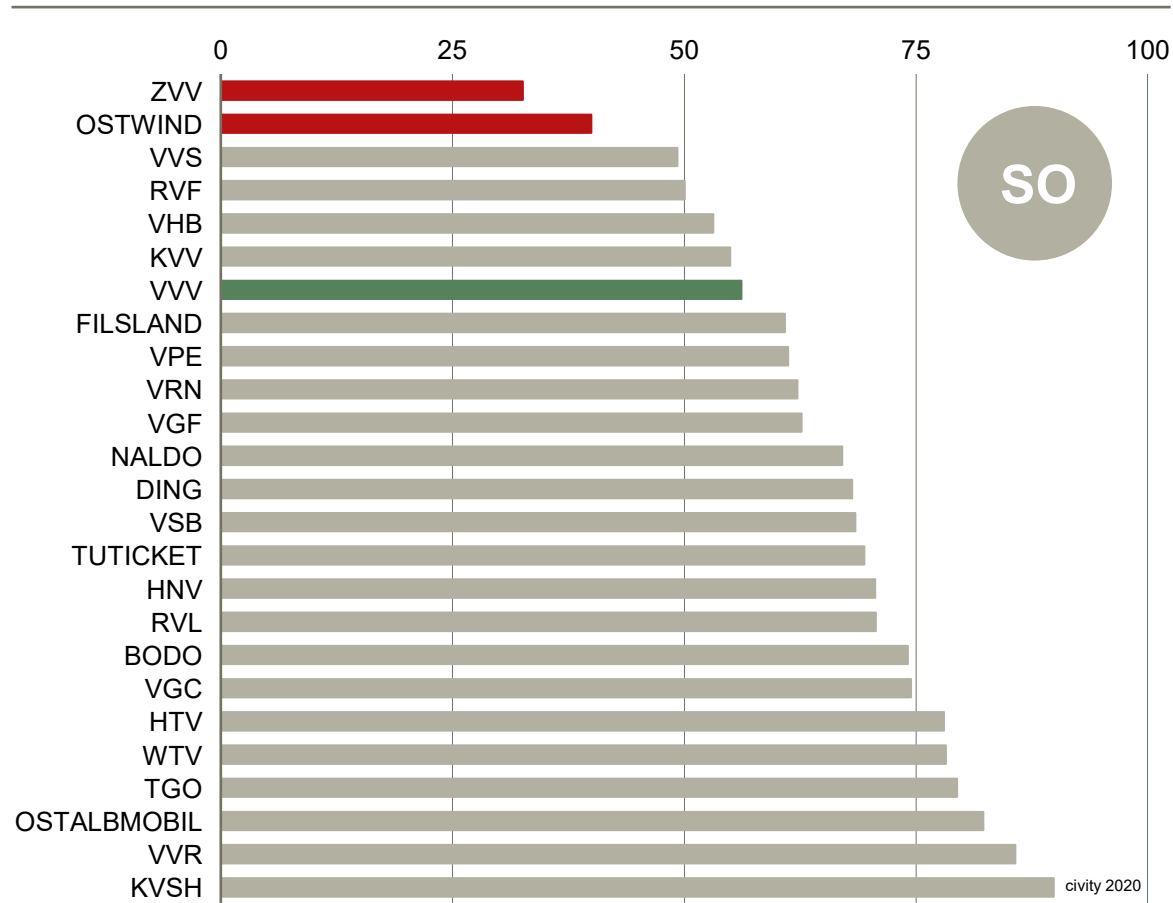
Verbünde [Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]



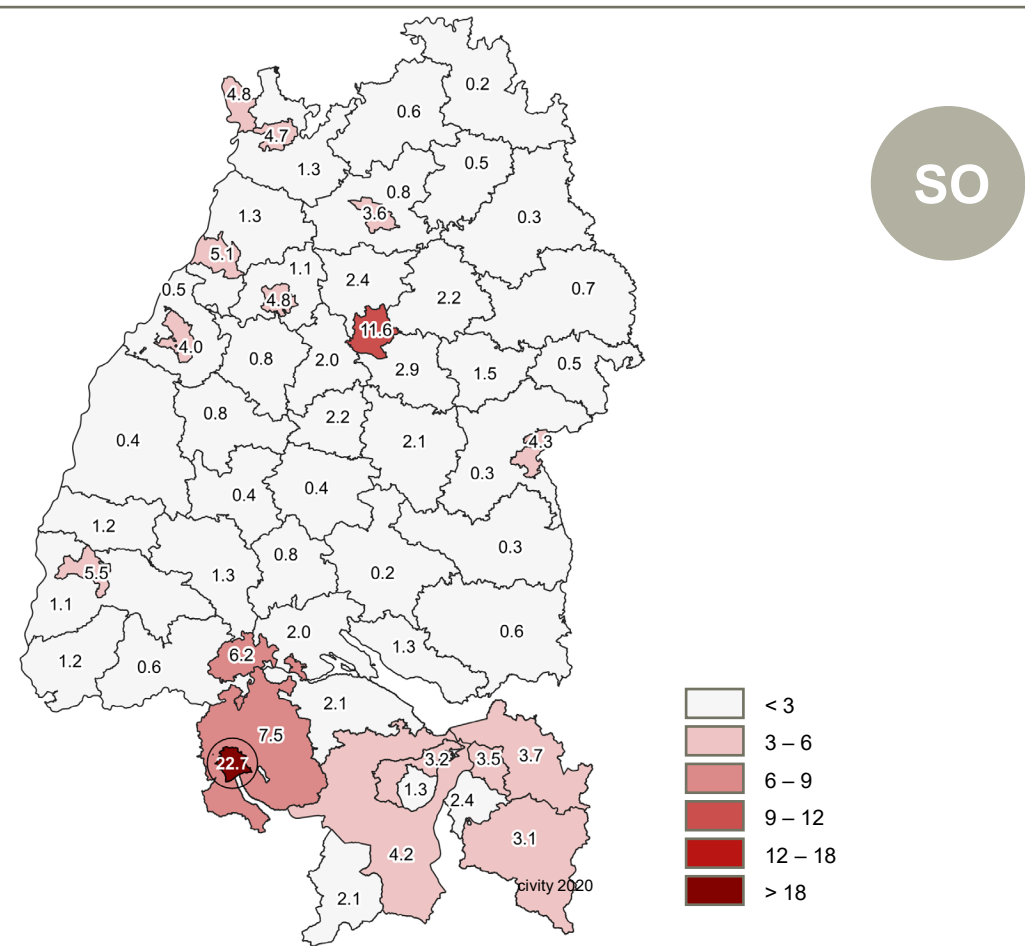
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Insbesondere in der Schweiz, wird das (signifikant höhere) Angebotsniveau des Werktags auch am Wochenende beibehalten – ÖPNV als echte Alternative zum Pkw

Verbünde [Angebotsreduktion in %]



Landkreise [Haltestellenabfahrten pro ha SuV]

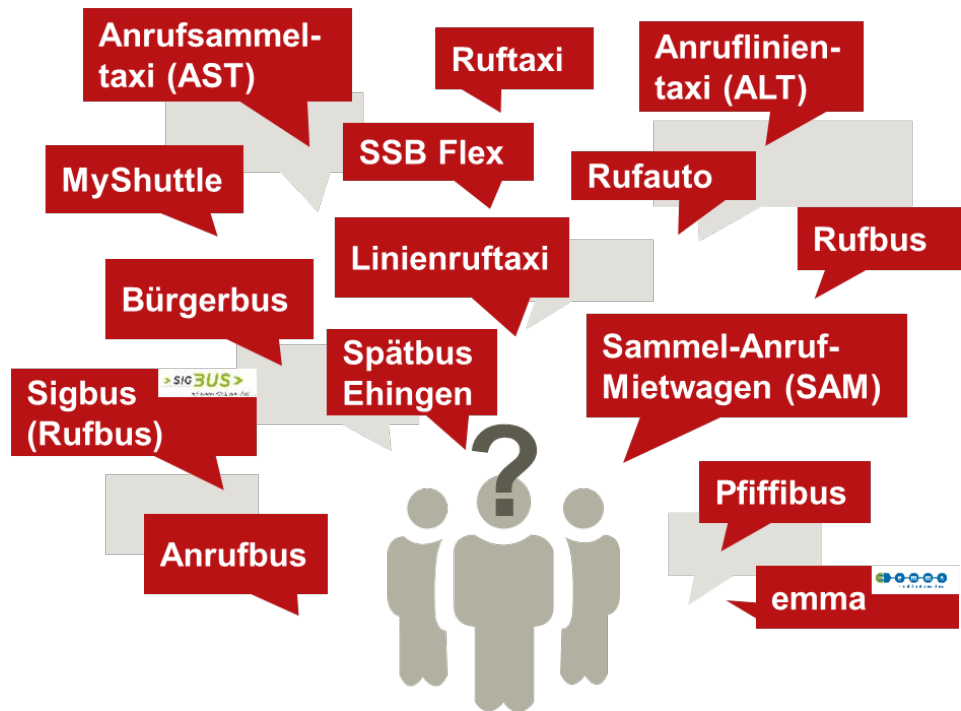


Regionen ● DE-BW ● AT ● CH

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

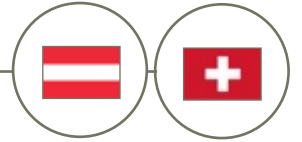
Auch in der Schweiz und in Österreich ergänzen flexible Bedienungsformen den ÖPNV in Tagesrandlagen und in sehr dünn besiedelten Gebieten

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



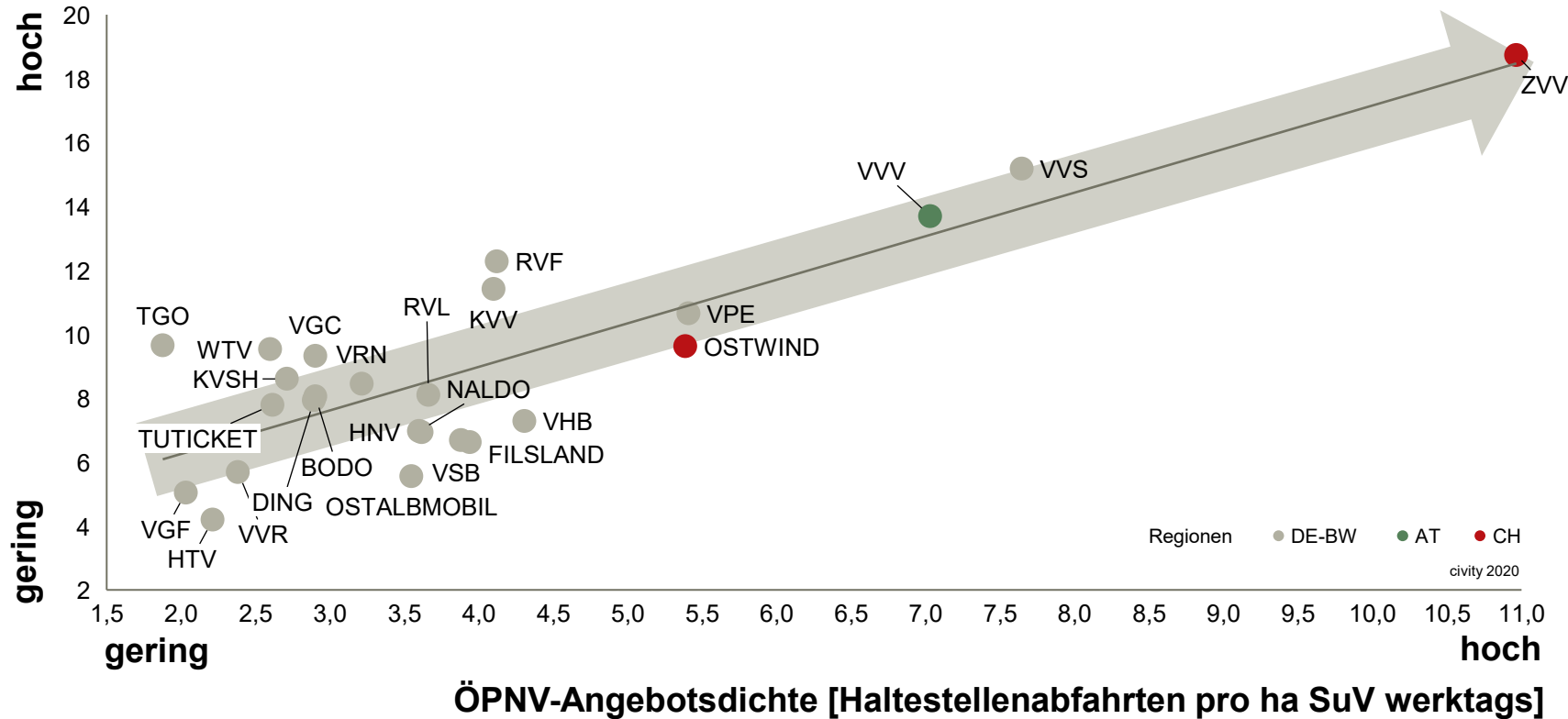
- > Klar definierte **Planungskriterien** für Einsatzgebiete und -zeiten
- > Überwiegend als **Ergänzung des ÖPNV** abends und nachts und in sehr dünn besiedelten Gebieten
- > Einfache Buchung per **Smartphone App** und telefonisch
- > Teilweise **komfortable Funktionalitäten**
 - Anzeige des Fahrzeugstandorts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

Zusammenhang zwischen ÖPNV-Angebot und Marktanteil des ÖPNV

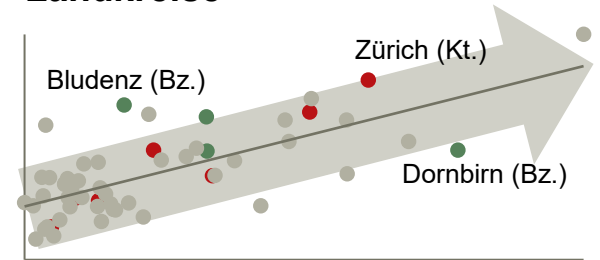
Bei allen räumlichen Betrachtungsebenen zeigt sich ein klarer Zusammenhang: je besser das ÖPNV-Angebot, desto höher der Marktanteil des ÖPNV

Verbünde

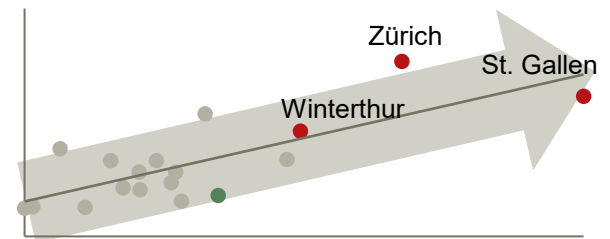
ÖPNV-Marktanteil [Modal Split Anteil in %]



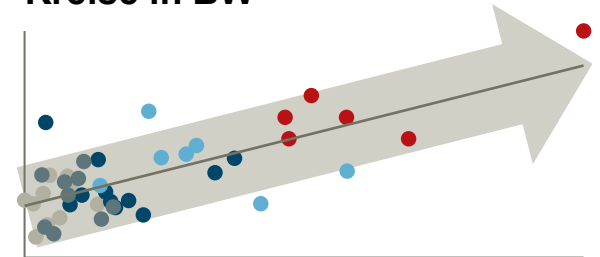
Landkreise



Gemeinden



Kreise in BW



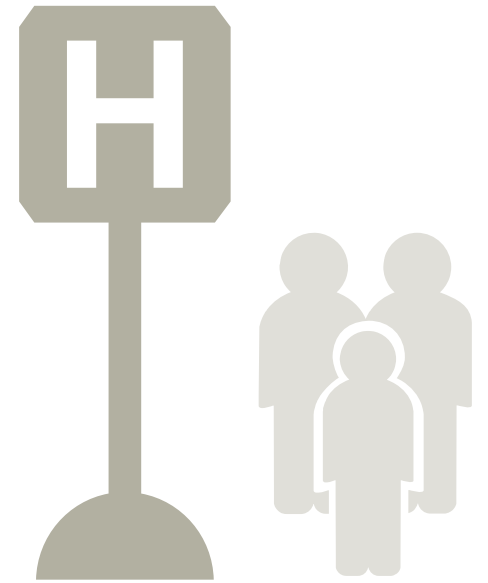
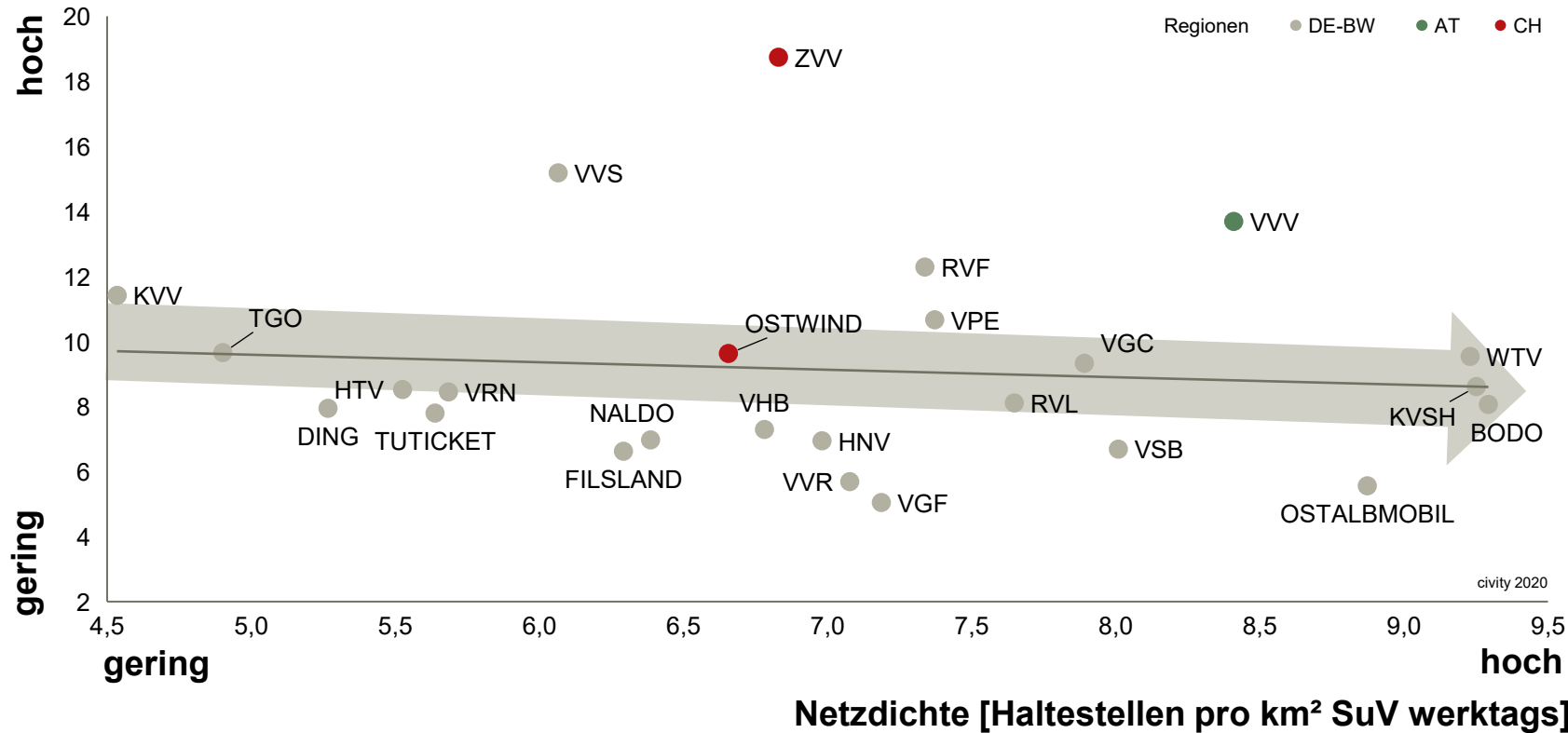
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen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

Zusammenhang zwischen Netzdichte und Marktanteil des ÖPNV

Zwischen der Netzdichte und dem Modal Split Anteil des ÖPNV lässt sich kein Zusammenhang erkennen

Verbünde

ÖPNV-Marktanteil [Modal Split Anteil in %]



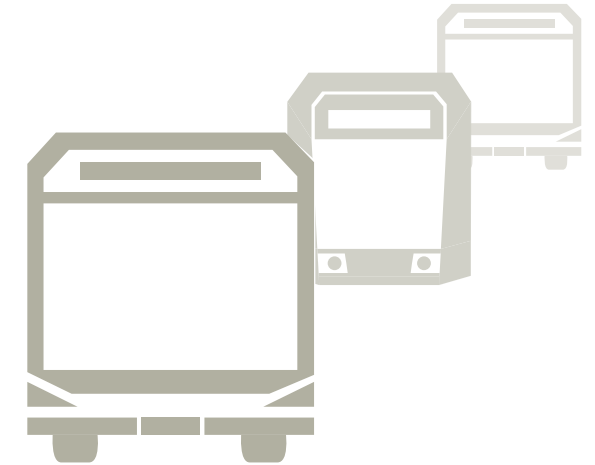
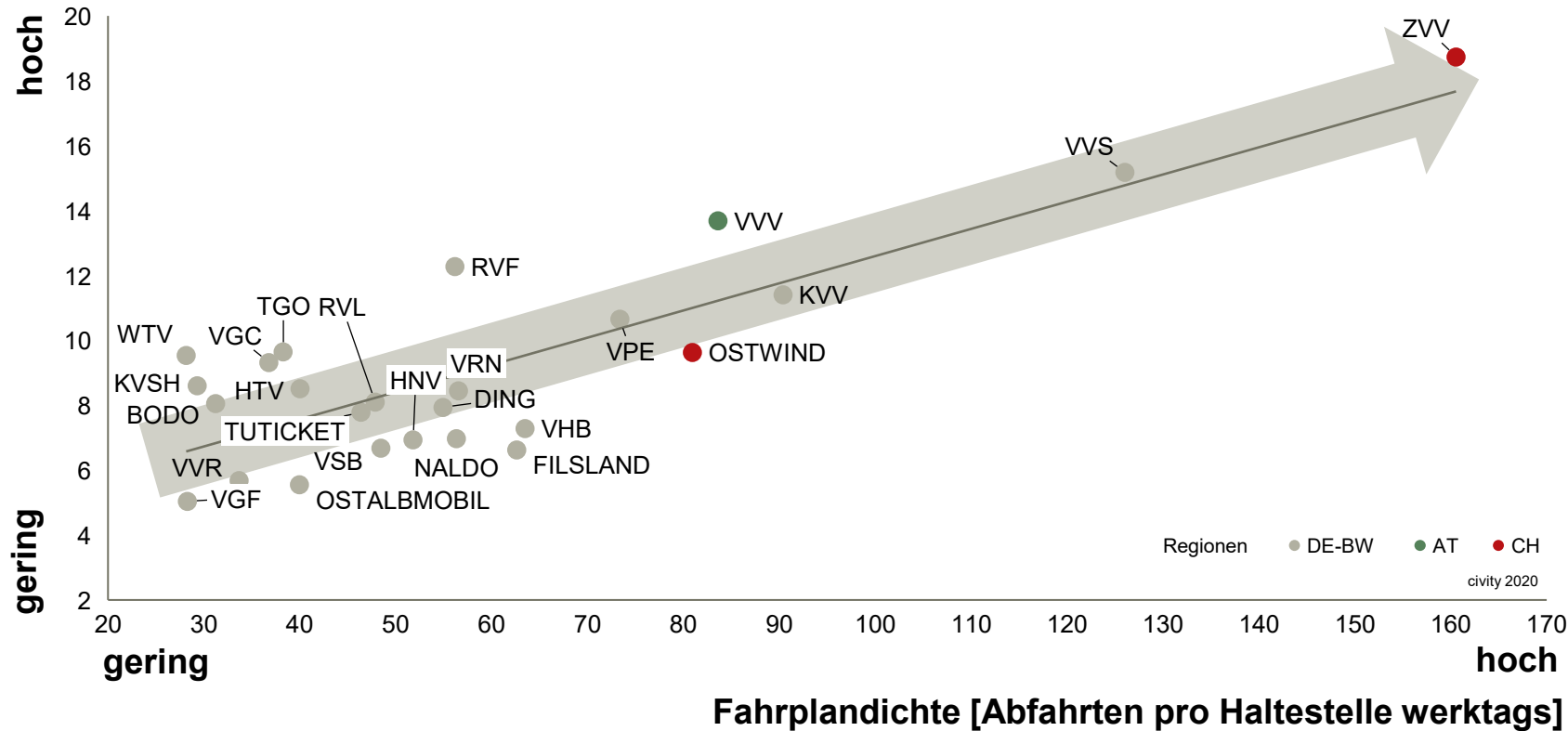
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen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

Zusammenhang zwischen Fahrplandichte und Marktanteil des ÖPNV

Zwischen der Fahrplandichte und dem Modal Split Anteil des ÖPNV lässt sich ein klarer Zusammenhang erkennen: je dichter der Takt desto höher der Marktanteil

Verbünde

ÖPNV-Marktanteil [Modal Split Anteil in %]



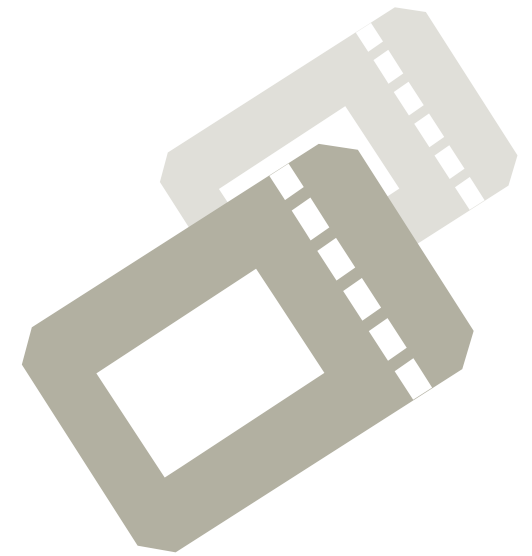
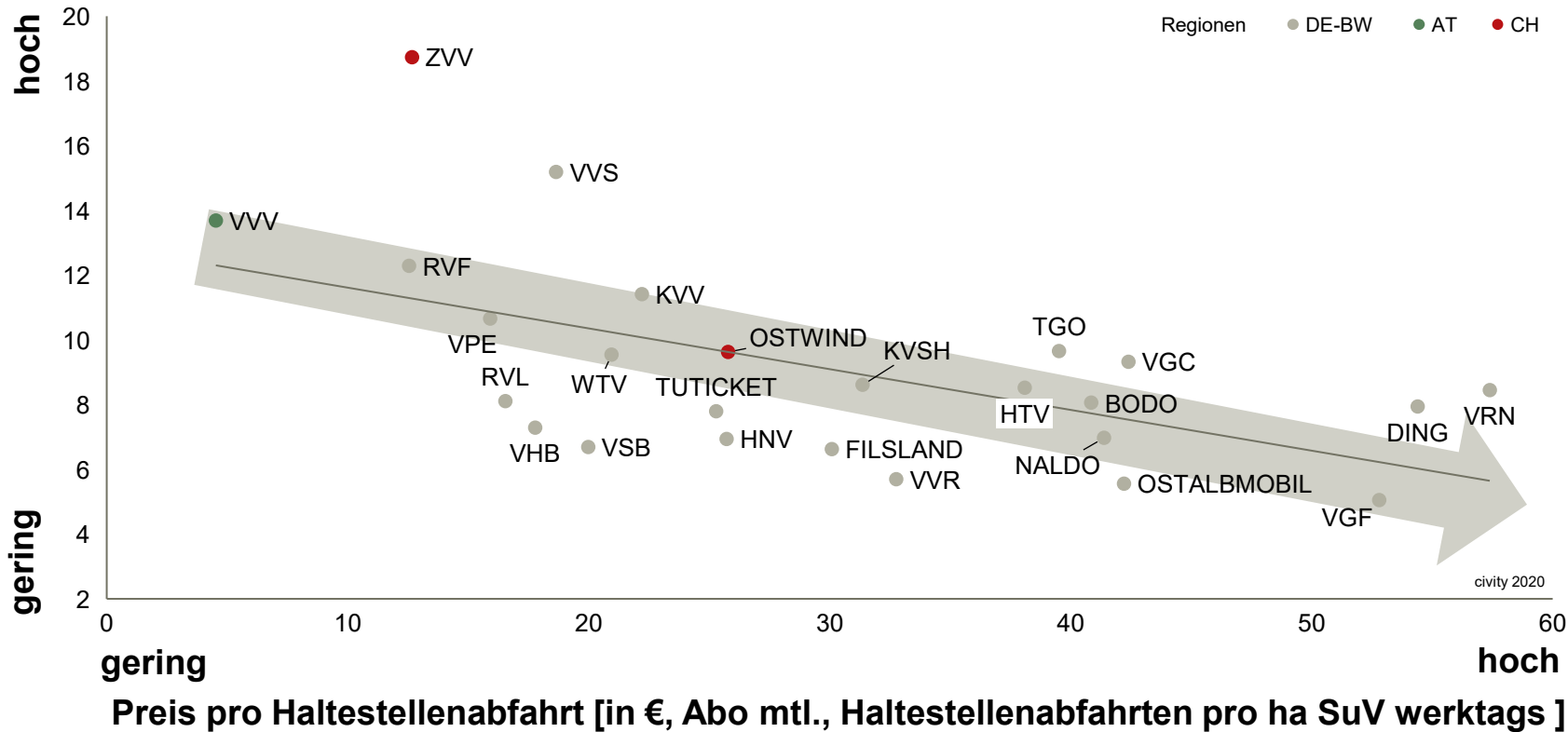
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015), Modal Split Werte (MiD 2017, KONTIV 2017, MZMV 2015)
Hinweis: Modal Split Werte für deutsche Regionen basierend auf Mobilität in Deutschland (MiD 2017, Bewohnerkonzept). Abweichungen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

Zusammenhang zwischen Preis-Leistungs-Verhältnis und Marktanteil des ÖPNV

Es zeigt sich ein Zusammenhang zwischen einem schlechterem Preis-Leistungs-Verhältnis aus Kundensicht und einem geringerem Marktanteil des ÖPNV

Verbünde

ÖPNV-Marktanteil [Modal Split Anteil in %]



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)

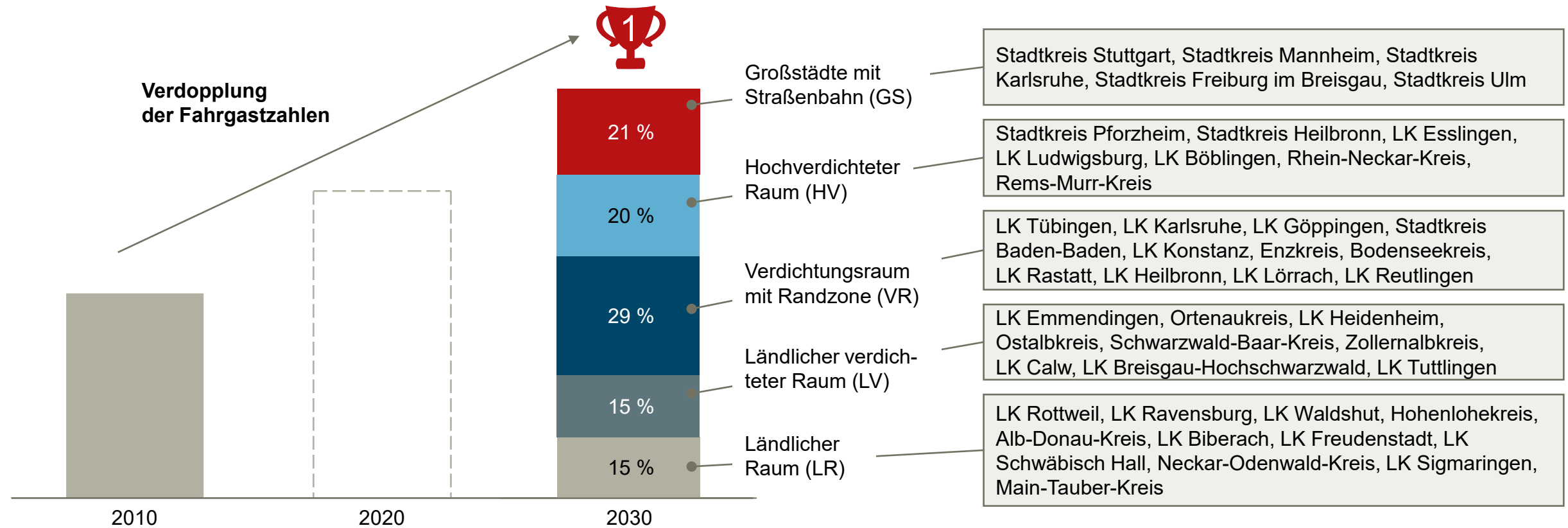
Agenda

- 1 Vorgehensweise
- 2 Wesentliche Ergebnisse
- 3 Fazit & Empfehlungen**

Verdoppelung der ÖPNV-Nachfrage

Die „Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030“ kann erreicht werden – erfordert jedoch eine gemeinsame Kraftanstrengung

ÖPNV-Nachfrage



Quellen: Wegehäufigkeit (MiD 2008, MiD 2017), Einwohner (Destatis 2010-2018), Einwohnerprognose 2030 (Statistik BW 2017)

Aus den Analysen und dem Quervergleich lassen sich Empfehlungen für die künftige Gestaltung des ÖPNV-Angebots ableiten



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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



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