

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

Zusammenfassung - Ergebnisbericht

Erstellt im Auftrag des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Berlin/Hamburg, 09. Dezember 2020

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

Inhalte

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

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

Bundesländern Bayern und Hessen durchgeführt.

Schwerpunkte der Analyse sind die folgenden Aspekte:

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

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

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

Agenda

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

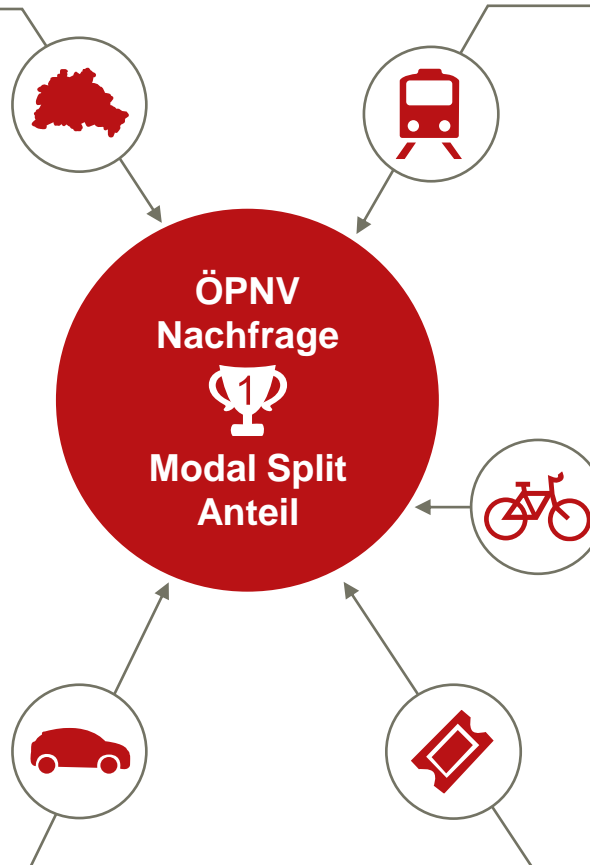
- › Angebotsdichte räumlich und zeitlich
- › Netzdichte (Erschließung, Erreichbarkeit)
- › Taktdichte (Tagesverlauf, Wochenende)
- › Verkehrsmittelmix (Bus-Schiene)
- › Flexible Bedienungsformen
- › Einhaltung Landesstandard

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
- Σ ca. 2,5 Mio. EW



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



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



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



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

Inhalt

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

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

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.

Inhalt

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

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

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

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

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

Inhalt

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

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

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.

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.

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**.
- Eindrücklich lässt sich das dichtere Angebot anhand eines **Vergleichs der Tagesganglinien** zeigen. Insbesondere die Schweizer Regionen übertreffen die Räume in Baden-Württemberg um ein Vielfaches.
- Insbesondere in der Schweiz, wird das **Angebot am Wochenende** in einem deutlich geringeren Umfang reduziert als in Baden-Württemberg. Ziel ist es, einen möglichst vollwertige **Alternative zum Pkw** anzubieten.

Mit deutlich besserem ÖPNV-Angebot lässt sich der Modal-Split des ÖPNV erhöhen & das Verdoppelungsziel erreichen

Fazit Modal Split



Es lässt sich **ein klarer Zusammenhang zwischen der Angebotsdichte des ÖPNV und dem Modal Split-Anteil** des ÖPNV erkennen: je besser das Angebot, desto höher der Modal Split-Anteil.



Es lässt sich **ein klarer Zusammenhang zwischen der Fahrplandichte des ÖPNV und dem Modal Split-Anteil** des ÖPNV erkennen: je höher die Fahrplandichte, desto höher der Modal Split-Anteil.



Es lässt sich jedoch **kein Zusammenhang zwischen der Netzdichte des ÖPNV und dem Modal Split-Anteil** des ÖPNV erkennen.



Baden-Württemberg kann das Verdoppelungsziel erreichen, aber nur wenn sich nahezu alle Räume signifikant verbessern, sowohl beim ÖPNV-Angebot als auch beim Modal Split-Anteil des ÖPNV.

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

Empfehlungen ÖPNV-Angebot



Baden-Württemberg kann das Verdoppelungsziel erreichen, aber nur wenn sich nahezu alle Räume signifikant verbessern, sowohl beim ÖPNV-Angebot als auch beim Modal Split-Anteil des ÖPNV.



Ausbau des ÖPNV-Angebots in allen Landkreisen und Gemeinden auf das jeweilige Best-Practice-Niveau, abgeleitet aus den Vergleichsräumen.



Deutliche Erhöhung der Taktfrequenzen über den ganzen Tag hinweg, bei gleichzeitiger Überplanung und ggf. Straffung der Liniennetze. Etablierung/Ausbau von **Direktverbindungen** auf nachfragestarken Relationen.



Deutlicher Ausbau des Angebots an den Wochenenden, um den ÖPNV als Alternative zum eigenen Pkw zu etablieren.

Beratung aus Begeisterung

civity 2020// Ergebnisbericht ÖPNV Report Baden-Württemberg 2020

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