

Anlage 4 zum ÖPNV Jahresbericht

## ÖPNV – Report: Kurzanalyse

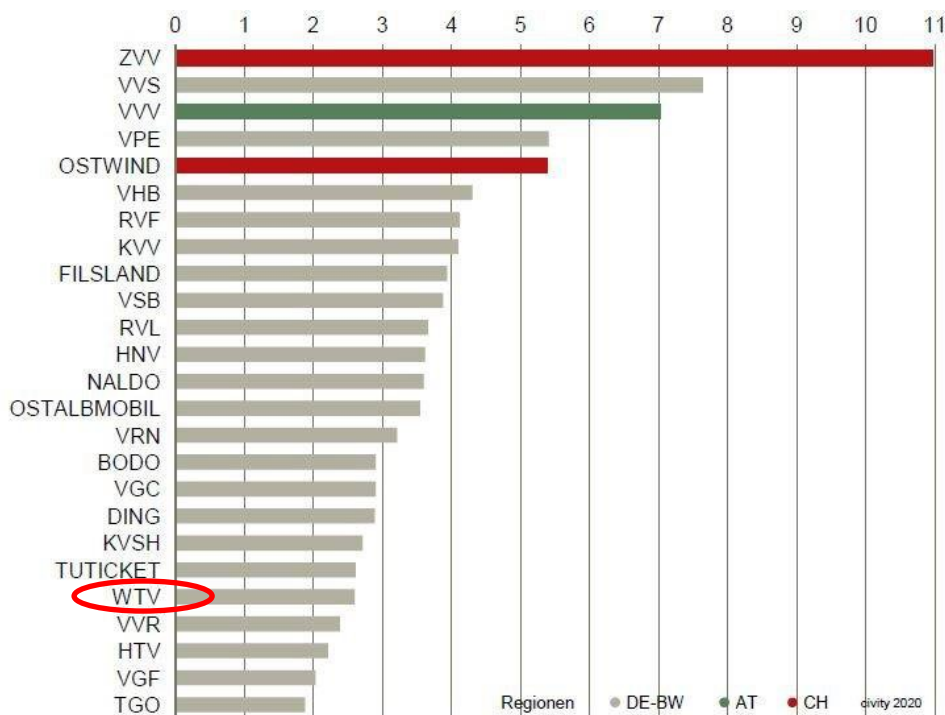
### Einleitung

Die baden-württembergische Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis 2030 (Bezugsjahr 2010) zu verdoppeln. Als Grundlage hierfür soll der ÖPNV-Report dienen, der die Status Quo Situation des ÖPNV in Baden-Württemberg analysiert und mit vergleichbaren Regionen in Österreich, der Schweiz, den Niederlanden sowie in den Bundesländern Bayern und Hessen vergleicht. Aus den Ergebnissen dieser Analyse können Handlungsempfehlungen und Strategien entwickelt werden, wie das avisierte Verdoppelungsziel erreicht werden kann. Die Ergebnisse des ÖPNV-Reports wurden durch das Verkehrsministerium am 09.12.2020 und 22.01.2021 vorgestellt. Am 15.03.2021 wurde im Rahmen einer Web Veranstaltung durch civity (Analyse- und Beratungsfirma des Landes mit Sitz in Hamburg) die Ergebnisse Landkreis- bzw. verbundbezogen vorgestellt. Nachfolgend erfolgt eine Kurzanalyse anhand grafischer Abbildungen aus dem ÖPNV-Report bezogen auf den Landkreis Waldshut.

### 1. Angebotsdichte

Als erster Indikator wurde die Angebotsdichte des ÖPNV Angebots untersucht. Hierfür wurden die Haltestellenabfahrten pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV) ermittelt.

Abbildung 1: Haltestellenabfahrten pro Hektar SuV an Werktagen – Verbünde



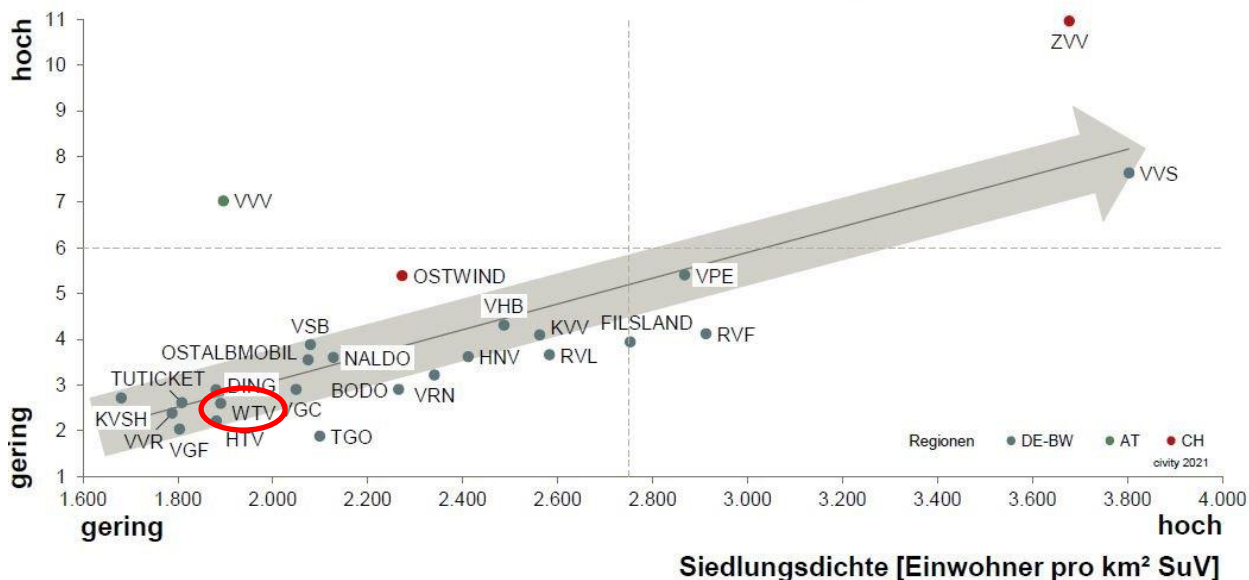
Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (civity 2020), SuV (CORINE 2018, Copernicus Imperviousness Density 2015)

Die Abbildung 1 vergleicht die Verbünde, anhand der Haltestellenabfahrten im Verhältnis zur SuV. Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) liegt mit einem Wert von 2,6 Haltestellenabfahrten pro Hektar SuV an Werktagen gesamthaft im unteren Drittel. Die gesamthafte Betrachtung ist nur von geringer Aussagekraft bezogen auf den WTV. Entscheidend ist der Vergleich mit Verbundregionen die eine ähnliche Siedlungsstruktur aufweisen. In dieser Vergleichsgruppe liegt der WTV im Durchschnitt.

Ebenfalls wurde die Angebotsreduktion in den jeweiligen Verbänden an den Wochenenden untersucht. Der WTV reduziert sein Angebot an Samstagen um 66% im Vergleich zu den Werktagen und erreicht an Samstagen einen Wert von 0,9 Haltestellenabfahrten pro ha SuV und sonntags um 77% im Vergleich zum Werktag (Wert von 0,6). Mit diesen Werten liegt der WTV auf ähnlichem Niveau mit vergleichbaren Regionen.

**Abbildung 2: ÖPNV – Angebotsdichte**

**ÖPNV-Angebotsdichte [Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]**



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

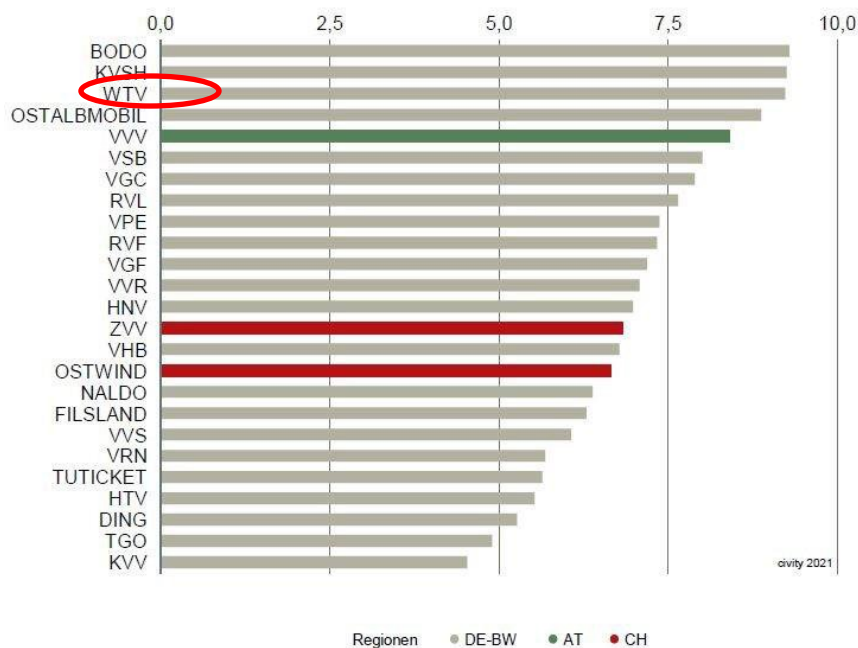
Abbildung 2 zeigt die Haltestellenabfahrten im Verhältnis zur Siedlungsdichte (Einwohner pro km² SuV) in den jeweiligen Verbänden auf. Der im Diagramm eingezeichnete Pfeil dient als Interpretationshilfe des Diagramms. Verbände die unterhalb des Pfeils liegen sind Räume mit einem eher unterdurchschnittlichen dichten Angebot im Verhältnis zu den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (keine vollständige Potenzialausschöpfung). Räume die oberhalb des Pfeiles abgebildet sind, weisen ein überdurchschnittliches dichtes Angebot im Verhältnis zu den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten auf. Der Wert des WTV liegt nahezu direkt auf der eingezeichneten Linie, woraus sich schließen lässt, dass der WTV das vorhandene Potenzial (fast) bestmöglich ausnutzt.

Insbesondere Abbildung 2 verdeutlicht, dass die Angebotsdichte im WTV den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten angemessen ist. Dies ist eine Bestätigung für die aktuelle Arbeit und das vorhandene Angebot.

## 2. Netzdichte

Nachfolgend wurde die Netzdichte der einzelnen Verbände untersucht.

**Abbildung 3: Anzahl Haltestellen pro km<sup>2</sup> SuV**



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

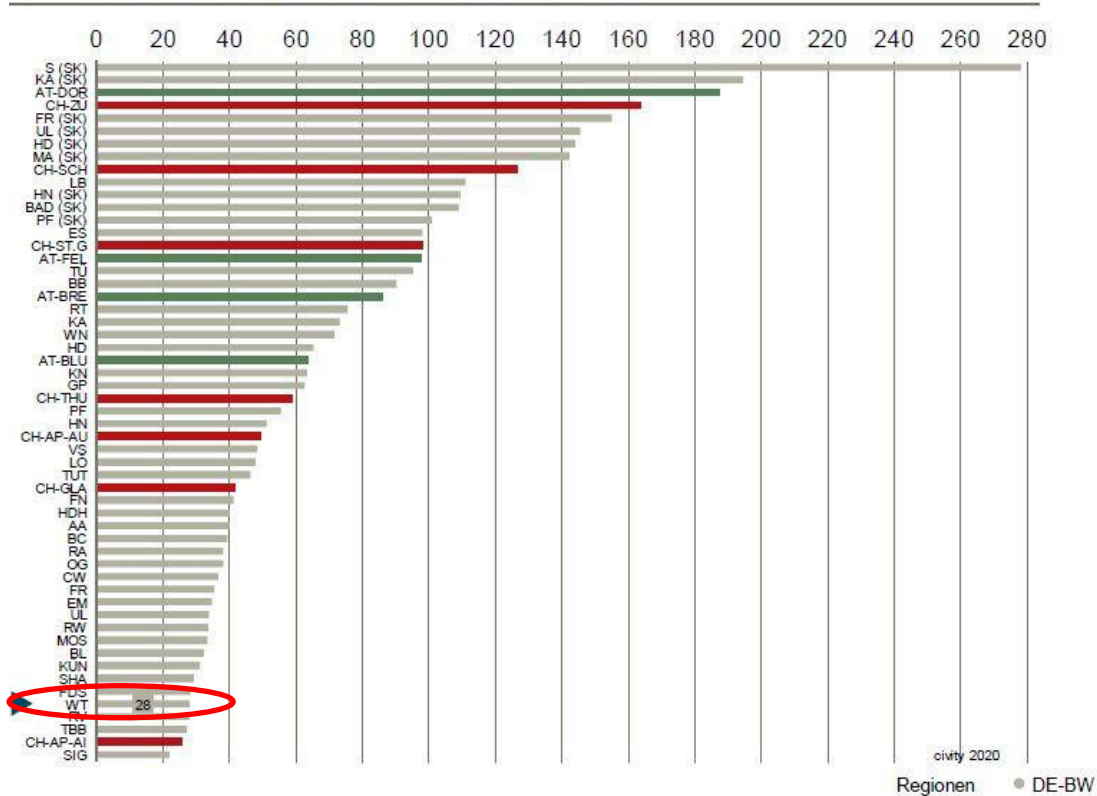
Abbildung 3 zeigt die Anzahl der Haltestellen pro km<sup>2</sup> SuV in den jeweiligen Verbänden. Hier schneidet der WTV mit einem Wert von 9,23 außerordentlich gut ab (Rang 3). D.h. die Verfügbarkeit an Haltestellen ist sehr groß und die Fahrgäste erreichen sehr schnell einen Zugang zum ÖPNV. 84% (Landesschnitt 86%) aller Einwohner erreichen fußläufig innerhalb von fünf Minuten eine ÖPNV Haltestelle. Mit dem Fahrrad erreicht nahezu die gesamte Landkreisbevölkerung (99%) eine ÖPNV Haltestelle innerhalb von fünf Minuten. Etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung (53%) erreicht innerhalb einer 15-minütigen Fahrradfahrt eine Haltestelle des SPNV, dieser Wert liegt aufgrund der geringen Schienennetzdichte unter dem Landesdurchschnitt.

### 3. Fahrplandichte

Im Folgenden wurde die Fahrplandichte, d.h. die Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle untersucht.

Abbildung 4: Anzahl Abfahrten pro Haltestelle werktags

#### Kreise [Abfahrten pro Haltestelle werktags]



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

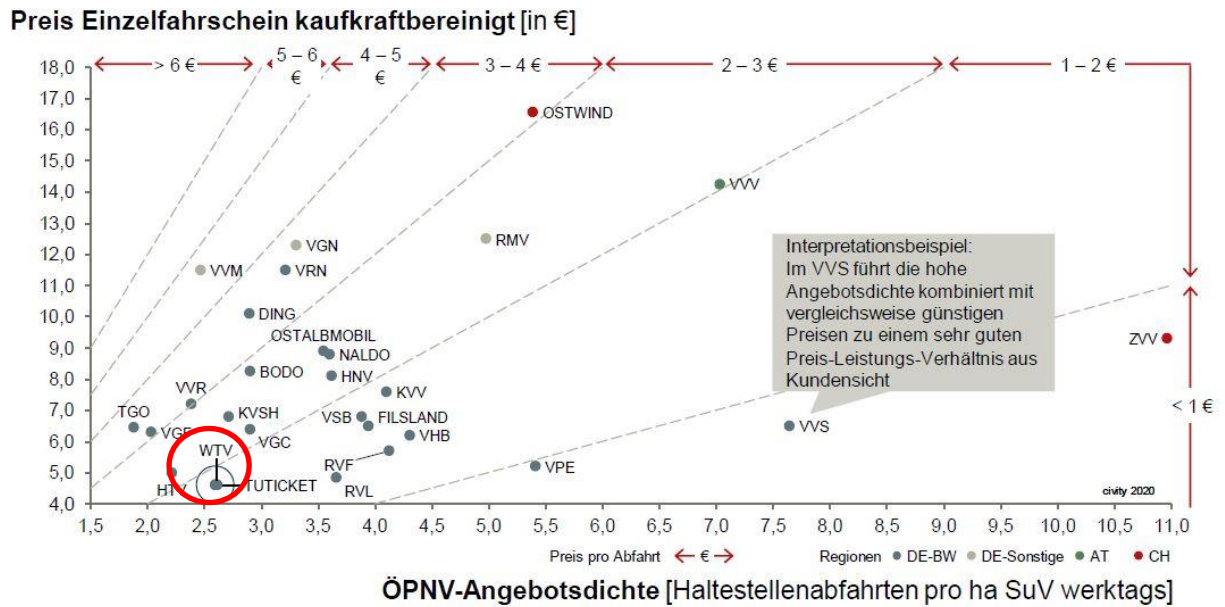
Mit 28 Abfahrten pro Haltestelle liegt der Landkreis Waldshut in der Untersuchung am unteren Ende der Tabelle, schneidet aber im Vergleich mit ähnlichen Regionen nur marginal schlechter ab. Die niedrige Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle resultiert aus der großen Anzahl der aufgrund der siedlungsstrukturellen Verhältnisse notwendigen Haltestellen. Beim Vergleich der Haltestellenabfahrten pro ha SuV liegt der Landkreis Waldshut mit vergleichbaren Regionen gleichauf.

### 4. Tarif und Preis-Leistungsverhältnis

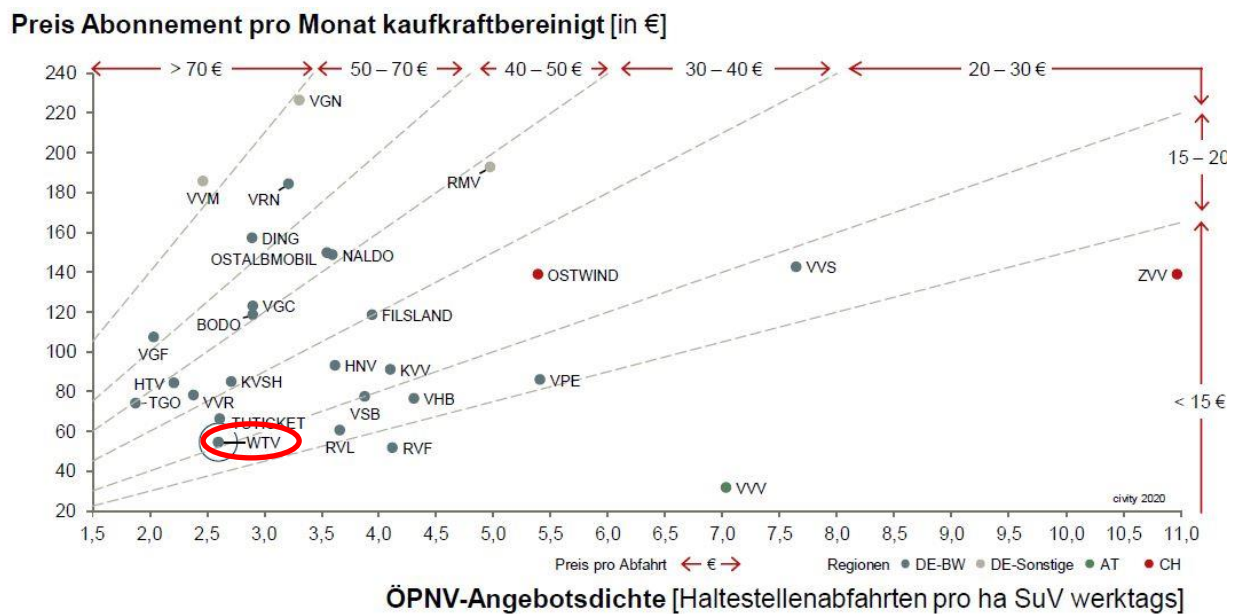
Weiter wurden die jeweiligen Tarife sowie das Preis-Leistungsverhältnis für Einzelfahrscheine und Abonnements untersucht.

Der ÖPNV Report bescheinigt dem WTV günstige Tarife. Sowohl der Maximalpreise für Einzelfahrscheine als auch der Maximalpreis für Abonnements im Verhältnis zur Einwohnerzahl sind im Vergleich unterdurchschnittlich niedrig und liegen unter dem Erwartungswert.

**Abbildung 5: Preis – Leistungs- Verhältnis Einzelfahrschein**



**Abbildung 6: Preis-Leistungs-Verhältnis Abos**



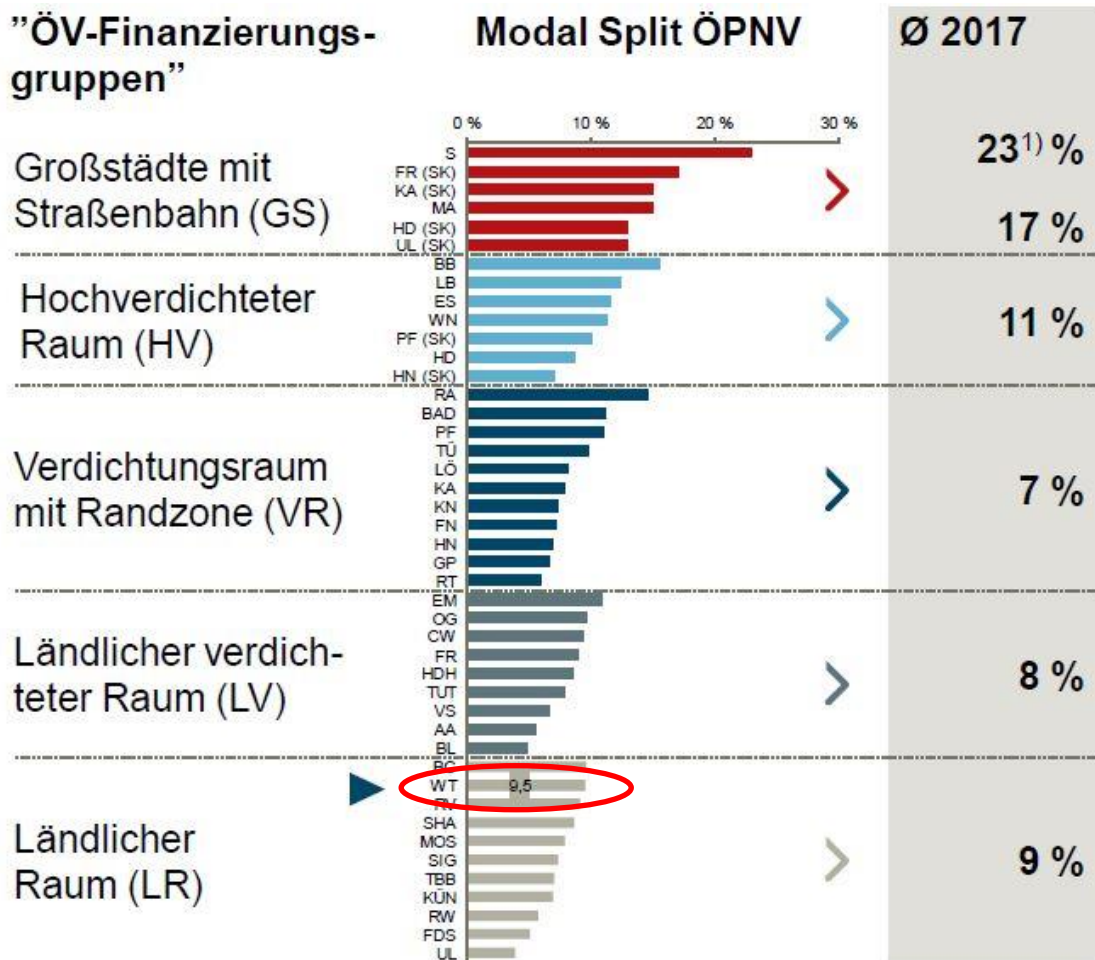
Die Abbildungen 5 und 6 zeigen das Preis-Leistungs-Verhältnis der Verbünde auf, indem die Kosten je Haltestellenabfahrt angegeben werden. Mit einem Preis von ca. 1,70 € pro Haltestellenabfahrt bei Einzelfahrschein und ca. 20 € pro Haltestellenabfahrt bei Abos bescheinigt der ÖPNV-Report dem WTV ein grundsätzlich gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.



## 5. Modal-Split

Der Modal-Split gibt an, wie viele Wege (prozentual) auf welche Art und Weise zurückgelegt werden. In der Regel wird hier zwischen ÖPNV, IV (Individualverkehr z.B. zu Fuß oder Fahrrad) und MIV (Motorisierter Individualverkehr z.B. Auto oder Motorrad) differenziert.

Abbildung 7: Modal-Split Anteil ÖPNV



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.

Für den Landkreis Waldshut wird ein (für den ländlichen Raum sehr guter) Modal Split Anteil des ÖPNV's von 9,5 % angegeben. Damit liegt der Landkreis in der Vergleichskategorie des ländlichen Raumes auf Rang zwei. Der erreichte Wert von 9,5% liegt über dem Durchschnitt der Vergleichsgruppe sowie über dem Durchschnitt der zwei höheren Raumkategorien (ländlich verdichteter Raum und Verdichtungsraum mit Randzone). Um das vom Land gewünschte Verdopplungsziel zu erreichen, soll bis 2030 ein Modal – Split Anteil von 15% erreicht werden. Zur Erreichung dieses Zielwertes wäre im WTV insbesondere ein massiver Ausbau des Angebots – mit voraussichtlich begrenztem Erfolg höherer Fahrgastzahlen – notwendig.

**Fazit:** Der WTV hat einen effizienten, günstigen nachfrageorientierten ÖPNV mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis! Er hat für den ländlichen Raum einen recht hohen Modal-Split Anteil, der im Sinne des Prinzips der kleinen Schritte im Angebotsausbau weiter zukunftsorientiert angepasst wird. Das Rückgrat hierfür ist ein guter, weiter ausgebauter und qualitativ hochwertiger Schienenverkehr (Elektrifizierung der Hochrheinbahn, mögliche Reaktivierungen der Wutach- und Wehraltalbahn sowie gute grenzüberschreitende

Verkehre) mit passendem bedarfsorientiertem Buslinienverkehr. Hieran arbeiten wir intensiv weiter.

Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr  
04.06.2021  
Steven Krug