

## Anlage 13: Benchmarking von ÖPNV-Kennzahlen

### Benchmarking von ÖPNV-Kennzahlen

Durch Benchmarking (Orientierung an einer vergleichbaren Gruppe) soll mittels zielgerichteter Vergleiche des ZVV mit drei Landkreisen (LK) Deutschlands – außerhalb des Freistaates Sachsen – eine Bewertung des ÖPNV-Konzepts im ZVV erfolgen. Die Auswahl der Landkreise erfolgte anhand der Raumstrukturkenngößen Einwohner und Fläche, da ausgehend von diesen weitere Gemeinsamkeiten in den Rahmenbedingungen des ÖPNV zu erwarten sind. Anhand dieser Kriterien wurden die LK Marburg-Biedenkopf in Hessen und Breisgau-Hochschwarzwald in Baden-Württemberg sowie der Salzlandkreis in Sachsen-Anhalt als geeignete Vergleichseinheiten identifiziert.

Die länderspezifische ÖPNV-Förderung, die unterschiedliche Wirtschaftsstruktur und die Lage der jeweiligen Landkreise in Deutschland lassen allerdings keine vollständige Vergleichbarkeit zu. Deshalb wurden ausgewählte, maßstäbliche Charakteristika, für die auch entsprechende Datengrundlagen vorhanden waren, zum Benchmarking des Nahverkehrs herangezogen. Insbesondere sozioökonomische Indikatoren und ÖPNV-Kennzahlen stellen die Grundlage für die Benchmarks. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die relevanten Daten.

Die Einwohnerdichte unterlegt die Auswahlkriterien der Vergleichsgebiete und zeigt, dass dahingehend ähnliche Voraussetzungen für die ÖPNV-Durchführung vorliegen. Die Anzahl Gemeinden variiert in den ausgewählten LK, woraus sich Tendenzen zur durchschnittlichen Gemeindegröße und zur Zersiedelung als Indikatoren der ÖPNV-Bedienung ableiten lassen. Der Vogtlandkreis stellt im Vergleich unter den LK einen Mittelwert dar.

Die Betrachtung der Kenngröße Motorisierungsgrad bekräftigt, dass dieser im Vogtlandkreis sehr hoch ist, nicht nur innerhalb des Freistaates Sachsen. Dieser Tendenz folgt zudem der MIV-Anteil im Modal Split in den Vergleichsgebieten<sup>2</sup>, welcher in allen Fällen bei über 55 % liegt. Hinsichtlich der Kenngrößen NMIV- und ÖPNV-Anteile im einem Umweltverbund (alle Verkehrsmittel außer MIV) habe der Salzlandkreis (NMIV) und LK Marburg-Biedenkopf (ÖPNV) geringe Vorteile im Modal Split gegenüber den jeweils anderen.

Bezüglich des Benchmarks des Erwerbstätigenanteils (sozialversicherte Beschäftigte) muss eine differenzierte Sichtweise vorgenommen werden. Bei Betrachtung der absoluten Zahlen hat der LK Marburg-Biedenkopf die höchste Erwerbstätigenzahl, gefolgt vom Vogtlandkreis, dem LK Breisgau-Hochschwarzwald und dem Salzlandkreis, welcher jedoch zudem eine geringere Bevölkerungszahl aufweist. Die anteilige Verteilung zeigt, dass im einwohnerstärksten Landkreis – dem LK Breisgau-Hochschwarzwald – der Anteil am geringsten ausfällt.

Bei den Ein- und Auspendlerzahlen der vier Landkreise wird das Vorhandensein eines Oberzentrums im Landkreis (Vogtlandkreis – Plauen; Marburg-Biedenkopf – Marburg) und dem gegenüber, selbiges in unmittelbarer Nachbarschaft zum Landkreis ((Breisgau-Hochschwarzwald – Freiburg; Salzlandkreis – Magdeburg) befindlich, sichtbar. Vor allem im LK Breisgau-Hochschwarzwald ist diese Nähe anhand der Auspendlerzahlen ersichtlich.

## Anlage 13: Benchmarking von ÖPNV-Kennzahlen

Benchmark	Vogtlandkreis	LK Marburg-Biedenkopf	LK Breisgau-Hochschwarzwald	Salzlandkreis	
Einwohner	236.277	241.279	249.885	201.210	
Fläche (km <sup>2</sup> )	1.411,90	1.262,56	1.378,33	1.425,9	
EW-Dichte [EW/ km <sup>2</sup> ]	167	191	181	141	
Gemeinden (Anzahl)	39	22	50	21	
Motorisierungsgrad [Pkw/1.000 EW]	571	547	561	516	
Modal-Split	MIV	59 %	59 %	61 %	55 %
	ÖSPV	8 %	9 %	8 %	5 %
	SPNV				
	NMIV	33 %	32 %	31 %	40 %
Erwerbstätige (svB)	absolut	78.048	85.697	73.400	59.558
	anteilig	33 %	36 %	29 %	30 %
Pendlersaldo	-9.497	ca. -3.000	-17.068	-12.053	
Einpendler	11.232	ca. 14.000	24.966	12.976	
Auspendler	20.729	ca. 17.000	42.034	25.029	
Schulen (Schüler) - Gesamt	104 (18.812)	101 (25.619)	125 (26.395)	88 (15.596)	
Verbundtarif	VVV	RMV	RVF	marego	
Tarifsystem	Waben	unterteilte Großwaben	Waben	Tarifzonen	
Preis-Einzelfahrkarte	*1,40 €	*1,90 €	*2,20 €	*1,80 €	
Preis-Tagesfahrkarte	**8,00 €	*3,70 €/ **28,30	*5,50 €/ **11,00 €	*4,30 €/	
Preis-Monatsfahrkarte	**35,00 €	*41,00 €/ **252,20 €	**53,50 €	*51,00 €/ **254,10 €	
Preis-Monatsfahrkarte erm.	**27,00 €	*32,00 €/ **196,60 €	**38,00 €	*38,80 €/ **193,10 €	
Buslinien	82	56	55	50	
Stadtbuslinien	18	-	15	11	
Bus Fahrplankilometer [Mio. km]	5,31	3,73	ca. 4	4,9	
SPNV-Linien	10	3	9	9	
SPNV Fahrplankilometer [Mio. km]	3,55	ca. 2,0	6,50***	ca. 1,95	
Rufbusangebote	4	29	2	12	
Übernachtungen/Jahr	1.350.000	640.000	4.600.000	ca. 360.000	

\*1. Preisstufe/ \*\*Verbund/ \*\*\*gesamter Verkehrsverbund

## Anlage 13: Benchmarking von ÖPNV-Kennzahlen

Das Tarifsystem ist in allen vier Gebieten durch Waben- bzw. Tarifzonenstruktur gekennzeichnet. Das Preisgefüge verteilt sich dabei vom durchschnittlich niedrigsten Preis im Vogtlandkreis hin zur merklich teureren ÖPNV-Nutzung im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (LK Breisgau-Hochschwarzwald). Interessant in diesem Zusammenhang ist die Stellung des marego, der bzgl. der Zeitkarten sehr hohe Preise aufweist.

### *Bewertung des Benchmarkings*

Das Mobilitätsverhalten im Vogtlandkreis ist ambivalent. Auf der einen Seite steht ein quantitativ sehr umfangreiches ÖPNV-Angebot mit einem theoretisch ausreichenden Nachfragepotenzial.

Zur Untermauerung kann die im Kontext der vogtländischen Wirtschaftsstruktur hohe Erwerbstätigenzahl, die sowohl durch Ein- und Auspendler, also auch durch Binnenpendler gebildet wird, einbezogen werden. Des Weiteren sind im Vogtlandkreis eine hohe Anzahl an Schulen sowie im Bereich Tourismus, wie auch schon in der Bestandsaufnahme dargelegt, signifikante Übernachtungszahlen zu verzeichnen. Diese drei Faktoren (Beschäftigte, Schülerbeförderung und Tourismus) stellen ein primäres Nachfragepotenzial im ÖPNV dar.

Das Angebot durch Eisenbahn, Bus und Straßenbahn im Regional- und Stadtverkehr ist quantitativ umfangreicher als in den Vergleichsgebieten. Dabei wird auf ein breites Spektrum an Angebotsformen zurückgegriffen. In Anbetracht der aufgeführten strukturellen Charakteristika sind das ÖPNV-Konzept und die Handlungsstrategie des ZVV ausgesprochen positiv zu bewerten.

Jedoch weist der Vogtlandkreis demgegenüber einen sehr hohen Motorisierungsgrad sowie MIV- wie auch NMIV-Anteil im Modal Split auf. Dies kann als ein Anzeichen dafür herangezogen werden, dass neben einem möglichen bestehenden allgemeinen Nutzungshemmnis bzgl. der ÖPNV-Nutzung, die benötigte Qualität der Anbindungen nicht mit der Quantität einhergeht und somit eine Abhängigkeit vom MIV im Landkreis besteht. In diesem Zusammenhang sollten den Kunden z. B. hinsichtlich steigender MIV-Nutzerkosten, die Vorteile des ÖPNV (insbesondere auch die finanziellen Vorteile) durch entsprechende Marketingmaßnahmen kommuniziert werden.

Dies ist insofern interessant, dass der monetäre Faktor bei der Entscheidung zur ÖPNV-Nutzung z. Z. scheinbar weniger relevant ist, obwohl das Angebot des ZVV durch ein vergleichsweise geringeres Preisgefüge gekennzeichnet ist. Somit liegt die Relevanz möglicherweise in der Qualität der Verbindungen (zeit- wie verbindungsbezogen). Darauf Bezug nehmend, muss die Zielstellung darin liegen, das Gerüst der Daseinsvorsorge, das der SPNV im ZVV wie auch in gesamt Sachsen – von den Städten bis hin zu den ländlichen Regionen – bildet, mit dem Netz des ÖSPV insoweit zu untersetzen.

Gleichzeitig gilt es, die mit dem Angebotsumfang einhergehende Vielzahl an Linien zu prüfen und soweit möglich, zielführend zusammenzulegen. Das Angebot sollte im Sinne der Transparenz und Wirtschaftlichkeit optimiert und das strategische Konzept des ZVV unter Ausschöpfung der Verbesserungspotenziale fortgeführt werden. Dies beinhaltet z. B. die stetige Weiterentwicklung des Angebots flexibler Bedienformen NVR Vogtland, soweit es

### Anlage 13: Benchmarking von ÖPNV-Kennzahlen

bisherige Angebotsformen substituiert, ergänzt oder verdichtet. Bei steigender Nachfrage kann die Bedienform bzw. Fahrzeugkapazität den gewachsenen Anforderungen angepasst werden.

Des Weiteren muss der Tarif im Sinne der Verbesserung der Einnahmeergiebigkeit unter Beachtung der Preiselastizität und des Pro-Kopf-Einkommens fortgeschrieben werden. Dies betrifft vor allem das Preisgefüge und dem Vertriebsweg angepasste spezifische Preise. Dem umfangreichen ÖPNV-Angebot steht momentan, wie o. g. relativ günstiger Preis gegenüber. Dem dargebotenen Angebotsumfang entgegen steht vor dem Hintergrund des höheren Subventionsfaktors durch den Freistaat Sachsen, auch in Gegenüberstellung zu den Vergleichslandkreisen.