



# Unterwegs mit Bus und Bahn in Baden-Württemberg

Mobilitätsstudie für die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)

Heinz Hautzinger  
Manfred Pfeiffer

Institut für angewandte Verkehrs-  
und Tourismusforschung e.V.

[www.ivt-verkehrsforschung.de](http://www.ivt-verkehrsforschung.de)

Heilbronn / Mannheim, den 08.07.2008

## Inhaltsverzeichnis

1	Zielsetzung dieser Broschüre.....	3
2	Datengrundlagen der Broschüre.....	5
3	Strukturmerkmale des Landes Baden-Württemberg .....	6
4	Mobiler Südwesten: Verkehr in Baden-Württemberg .....	8
5	Verkehrsmittelwahl in Baden-Württemberg .....	13
6	ÖV-Mobilität in Stadt und Land .....	19
7	Mit dem ÖV beruflich unterwegs.....	25
8	Mit dem ÖV in die Freizeit und zum Einkaufen .....	28
9	So urteilen die ÖV-Kunden.....	31
10	Busse und Bahnen sind sicher .....	36
11	Wirtschaftliche Bedeutung des ÖV in Baden-Württemberg.....	38

## Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b>	Beförderungsleistung im Schienen- und Liniennahverkehr 2006 gegliedert nach Bundesland und Verkehrsmittel .....	15
<b>Abbildung 2:</b>	Fahrleistungen im Schienen- und Liniennahverkehr in Baden-Württemberg 2006 gegliedert nach Kreis und Verkehrsmittel.....	23

## Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b>	Ausgewählte Strukturdaten des Landes Baden-Württemberg 1989, 2002 und 2006 ...	6
<b>Tabelle 2:</b>	Kennziffern zur Verkehrsnachfrage in Baden-Württemberg 1989 und 2002.....	8
<b>Tabelle 3:</b>	Kennziffern zur ÖPNV-Nachfrage in Baden-Württemberg 1989 und 2002.....	10
<b>Tabelle 4:</b>	Verkehrsaufkommen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Wegezweck.....	11

<b>Tabelle 5:</b>	ÖPNV-Verkehrsaufkommen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Wegezweck.....	12
<b>Tabelle 6:</b>	Modal Split (Verkehrsaufkommen) der Bevölkerung der einzelnen Bundesländer 2002 (ohne Wege zu Fuß).....	13
<b>Tabelle 7:</b>	Modal Split (Verkehrsleistung) der Bevölkerung der einzelnen Bundesländer 2002 (ohne Wege zu Fuß) .....	14
<b>Tabelle 8:</b>	Verkehrsaufkommen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	16
<b>Tabelle 9:</b>	Verkehrsleistung der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	17
<b>Tabelle 10:</b>	Modal Split (Verkehrsaufkommen) der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Pkw-Führerscheinbesitz .....	18
<b>Tabelle 11:</b>	Modal Split (Verkehrsaufkommen) in Baden-Württemberg 2002 gegliedert nach Kreistyp des Wohnortes der Verkehrsteilnehmer .....	20
<b>Tabelle 12:</b>	Modal Split (Verkehrsleistung) in Baden-Württemberg 2002 gegliedert nach Kreistyp des Wohnortes der Verkehrsteilnehmer .....	21
<b>Tabelle 13:</b>	Kennziffern zur ÖPNV-Nachfrage in Baden-Württemberg 2002 gegliedert nach Kreistyp des Wohnortes der Verkehrsteilnehmer .....	22
<b>Tabelle 14:</b>	Verkehrsaufkommen bei Arbeitswegen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Art der Verkehrsbeteiligung.....	26
<b>Tabelle 15:</b>	Kennziffern zur ÖPNV-Nachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr in Baden-Württemberg 1989 und 2002.....	28
<b>Tabelle 16:</b>	Modal Split (Verkehrsaufkommen) bei Einkaufs- und Freizeitwegen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002.....	29
<b>Tabelle 17:</b>	ÖV-Nutzungshäufigkeit gegliedert nach Landkreis (aus Mobilist-Befragung) .....	31
<b>Tabelle 18:</b>	Zustimmung zu informationsbezogenen Statements gegliedert nach Landkreis (aus Mobilist-Befragung) .....	33
<b>Tabelle 19:</b>	Allgemeine Umsteigehäufigkeit gegliedert nach ÖV-Hauptnutzungszweck (aus Mobilist-Befragung) .....	34
<b>Tabelle 20:</b>	Umsteigehäufigkeit von der S-Bahn in den Bus gegliedert nach ÖV-Nutzungshäufigkeit (aus Mobilist-Befragung) .....	35
<b>Tabelle 21:</b>	Anzahl Unternehmen, Beschäftigte und Fahrzeuge im ÖV in Baden-Württemberg am 31.12.2004 gegliedert nach Sparte.....	38

# 1 Zielsetzung dieser Broschüre

Ortsveränderungen - also Mobilität - sind ein elementarer Bestandteil des Alltagslebens. Sie sind eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe des Menschen am gesellschaftlichen Leben, für die Verbindung von räumlich voneinander getrennten Orten, in denen sich das alltägliche Leben vollzieht. Die Gesamtheit der Ortsveränderungen von Personen oder Gütern in einem Gebiet während eines Zeitraums wird Verkehr genannt. Ursachen des Verkehrs sind demnach die privaten und wirtschaftlichen Tätigkeiten der Menschen zusammen mit der räumlichen Trennung der Orte, an denen diese Tätigkeiten durchgeführt werden können bzw. müssen.

Umfang und Erscheinungsformen des Verkehrs werden überwiegend von Faktoren aus den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Siedlungsstruktur (wie z.B. die Verteilung der Wohnstandorte oder Arbeitsplätze) bestimmt. So prägen Lebensverhältnisse und Lebensstile die Nachfrage im Personenverkehr. Die raumstrukturellen Gegebenheiten haben vor allem Einfluss auf die Reiseweiten. Daneben spielen aber auch Faktoren eine Rolle, die im Verkehrssystem selbst liegen: Verkehrswege, Verkehrs- und Informationstechnik, Preise im Verkehr und ordnungsrechtlicher Rahmen. Auch der Pkw-Besitz der privaten Haushalte und das öffentliche Verkehrsangebot sind solche systeminterne Faktoren.

Was das Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV) anbelangt, so wurde der Verkehrsmarkt durch die Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 1996 organisatorisch neu geordnet. Besteller-Prinzip und Ausschreibungspflicht für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Wettbewerbsverfahren ermöglichten eine völlig neue Gestaltung der Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Diese Neugestaltung umfasste beispielsweise die Festlegung von Qualitätskriterien und Qualitätsniveaus sowie die Einführung von Bonus-Malus-Systemen. Im Zuge dieser Regionalisierung der Bahn gingen Verantwortung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vom Bund auf die Länder über. Zur Umsetzung dieser neuen Aufgabe hat das Land Baden-Württemberg die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) gegründet. Das markanteste Produkt der NVBW ist der „3-Löwen-Takt“, in dessen Rahmen die Fahrpläne des ÖV in Baden-Württemberg so aufeinander abgestimmt wurden, dass fast im ganzen Land in regelmäßigen Takten Anschluss in alle Richtungen besteht.

Die vorliegende, von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in Auftrag gegebene Broschüre verfolgt das Ziel, unter Verwendung bundesweit durchgeführter Mobilitätserhebungen Forschungsergebnisse zur ÖV-Mobilität in Baden-Württemberg in komprimierter Form zusammenzufassen. Der Schwerpunkt der Analysen liegt dabei auf der Beschreibung des Ist-Zustandes und der bisherigen Entwicklung des Verkehrsverhaltens in Baden-Württemberg un-

ter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV. Dazu werden die Untersuchungsjahre 1989 und 2002 betrachtet und die Veränderungen dargestellt, die im Verlauf der 13 Jahre, welche die Mobilitätsuntersuchungen voneinander trennen, eingetreten sind. Da die Gründung der NVBW zeitlich ziemlich genau zwischen den beiden Untersuchungsjahren (1989 und 2002) liegt, können die Ergebnisse ein Stück weit auch zur Evaluation der mit der Gründung der NVBW eingeführten Produkte und Dienstleistungen beitragen, wenngleich solche Aktivitäten am ÖV-Markt natürlich immer von demographischen, wirtschaftlichen, siedlungsstrukturellen und gesellschaftlichen Trends überlagert werden.

Mit der Broschüre soll somit zum einen die

- Rolle und Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg

seit Beginn der 1990er Jahre beschrieben und analysiert werden, zum anderen sollen die Untersuchungsergebnisse aber auch als

- Basis für ÖV-bezogene Marketingkonzeptionen,

also zur Entdeckung angebotspolitischer Optionen der NVBW dienen. Hierfür ist es wichtig, neben den einschlägigen Mobilitätserhebungen weitere Datenquellen heranzuziehen, aus denen sich zumindest ansatzweise zukünftige Entwicklungstendenzen der ÖV-Nachfrage sowie allgemeine Informationen in Bezug auf Gründe und Hemmnisse der ÖV-Nutzung ableiten lassen.

## 2 Datengrundlagen der Broschüre

Als Datengrundlage der vorliegenden Broschüre dienen vor allem zwei bundesweite Verkehrserhebungen, zwischen denen ein Zeitraum von etwa 13 Jahren liegt: Die KONTIV-Erhebung<sup>1</sup> von 1989 und die Erhebung „Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD 2002). In MiD wurden verteilt über das Jahr 2002 rund 60.000 Personen ab 0 Jahren zu ihrem Mobilitätsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag befragt. Der entsprechende Datensatz enthält detaillierte Angaben z.B. zu Wegezwecken, benutzten Verkehrsmitteln und zurückgelegten Entfernungen bei ca. 170.000 berichteten Wegen.

Die KONTIV-Erhebung 1989 sollte im Wesentlichen die Alltagsmobilität der deutschen Wohnbevölkerung ab 6 Jahren in den alten Bundesländern abbilden. Die Erfassung des Verhaltens erfolgte ebenfalls mit Hilfe eines Tagesprotokolls für alle Personen (ab 6 Jahre) der ausgewählten Haushalte. Auch mit der KONTIV-Stichprobe sind sehr detaillierte Aufgliederungen der verschiedensten Mobilitätsindikatoren möglich, wie sie für Beschreibungen und Analysen der Alltagsmobilität benötigt werden.

In beiden Fällen waren die Erhebungen jeweils so konzipiert, dass die befragten Personen an einem ganz bestimmten vorgegebenen Stichtag alle Ortsveränderungen (Wege) außerhalb der eigenen Wohnung protokollieren sollten. Für jeden Weg, also z.B. für eine morgendliche Fahrt zur Arbeit, sollte das benutzte Verkehrsmittel, der Zweck des Unterwegsseins sowie der damit verbundene Zeitaufwand und die zurückgelegte Distanz notiert werden. Die den Befragten vorgegebenen Stichtage waren gleichmäßig auf alle Bevölkerungsgruppen, Wochentage und Jahreszeiten verteilt, so dass sich auf diese Art und Weise ein repräsentatives Abbild des Verkehrsverhaltens der Bewohner eines bestimmten Untersuchungsraums gewinnen lässt. Die Urlaubsmobilität wird dabei weitgehend ausgeblendet, wenngleich sicherlich ein gewisser Prozentsatz an Urlaubsfahrten in den Daten enthalten ist.

Neben diesen Mobilitätserhebungen werden je nach Themenstellung noch weitere Datenquellen insbesondere der amtlichen Statistik (z.B. zu Verkehrsunfällen) herangezogen.

---

<sup>1</sup> Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Weitere Erhebungen dieses Typs fanden 1976 und 1982 statt.

### 3 Strukturmerkmale des Landes Baden-Württemberg

Zur besseren Einordnung der in den folgenden Kapiteln präsentierten Ergebnisse werden zunächst einige ausgewählte Strukturdaten für Baden-Württemberg sowie deren zeitliche Entwicklung dargestellt. Tabelle 1 fasst wichtige Merkmale im Überblick zusammen.

**Tabelle 1:** Ausgewählte Strukturdaten des Landes Baden-Württemberg 1989, 2002 und 2006

	1989	2002	2006
Bevölkerung	9.618.696	10.661.320	10.738.753
Erwerbstätige	4.447.000	5.018.500	5.174.400
Pkw-Bestand	4.751.595	5.975.963	6.267.590
BIP pro Einwohner in €	26.930 <sup>1</sup>	28.294	29.632

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

<sup>1</sup> Angabe bezieht sich auf 1991

Die Bevölkerung Baden-Württembergs hat in dem hier hauptsächlich betrachteten Zeitraum von 1989 bis 2002 um knapp 10 % von 9,6 auf 10,6 Mio. Einwohner zugenommen. Von 2002 bis heute (bzw. 2006) waren dagegen keine größeren Zuwächse mehr zu verzeichnen. Eine ganz ähnliche Entwicklung findet sich bei der Zahl der Erwerbstätigen. Hier war der Anstieg bezogen auf 1989 etwas stärker als bei der Einwohnerzahl, woraus eine Zunahme des Anteils der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung von 46,2 % in 1989 über 47,1 % (2002) auf 48,2 % im Jahr 2006 resultiert.

Zuwächse waren auch bei der Wirtschaftsleistung zu verzeichnen. Das auf die Einwohnerzahl bezogene reale Bruttoinlandsprodukt (BIP; in Preisen des Jahres 2000) ist von 1991 bis 2002 um 5 % und bis 2006 um etwa 10 % auf 29.632 € pro Kopf gewachsen. Zuwachsraten in ganz anderen Größenordnungen sind dagegen beim Pkw-Bestand festzustellen: 2006 waren knapp 6,3 Mio. Pkw auf baden-württembergische Fahrzeughalter zugelassen - etwa 1,5 Mio. bzw. 32 % mehr als noch 1989. Hauptursache für diesen Anstieg ist, dass Haushalte in zunehmendem Maße Zweit- und Drittfahrzeuge anschaffen bzw. angeschafft haben. Dass diese Entwicklung Konsequenzen für andere Verkehrsträger - insbesondere den öffentlichen Verkehr - hat, liegt auf der Hand. Ohne Zweifel sind die Bedingungen und Marktchancen für die Anbieter öffentlicher Verkehre in den letzten Jahren und Jahrzehnten deutlich schwieriger geworden.

Von besonderer Bedeutung ist im vorliegenden Zusammenhang die Organisation des öffentlichen Personenverkehrs in Baden-Württemberg. Nach Auskunft des Statistischen Landesamts gibt es in Baden-Württemberg aktuell 22 Verkehrsverbände. Viele waren anfangs lokale Tarif-

gemeinschaften mit einem gemeinsamen Übergangstarif und haben sich danach erst später zu Verbänden zusammengeschlossen. Manche Verbände sind auch länderübergreifend, wie z.B. der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), der abschnittsweise auch Bedienungsgebiete in Hessen und Rheinland-Pfalz umfasst.

Insgesamt 319 Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg führten 2006 Verkehre mit Linienverkehr durch. Diese Unternehmen beförderten ca. 1,13 Mrd. Fahrgäste im Jahr mit einer Beförderungsleistung von 8,45 Mrd. Personenkilometern. Hier ist zu beachten, dass in den eben genannten Zahlen z.B. die S-Bahn-Verkehre in der Region Stuttgart nicht enthalten sind, da der Unternehmenssitz außerhalb Baden-Württembergs liegt.



## 4 Mobiler Südwesten: Verkehr in Baden-Württemberg

In Tabelle 2 sind zunächst einige grundsätzliche Kennziffern für den Personenverkehr insgesamt - d.h. über alle Arten der Verkehrsbeteiligung - in Baden-Württemberg für die Jahre 1989 und 2002 zusammengestellt. Betrachtet wird dabei die von den Einwohnern des Landes generierte Verkehrsnachfrage. Wichtige Kenngrößen der Verkehrsnachfrage sind das Verkehrsaufkommen - die Zahl der zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege von Personen - und die Verkehrsleistung - die in der Einheit Personenkilometer gemessene Summe der Längen aller zurückgelegten Wege von Personen.

**Tabelle 2:** Kennziffern zur Verkehrsnachfrage in Baden-Württemberg 1989 und 2002

Kennziffer	Alle Wege		
	1989	2002	Veränderung in %
Verkehrsaufkommen (Wege) in Mio.	9.479,7	12.178,6	+28,5
Verkehrsleistung in Mrd. km	81,6	130,2	+59,6
Verkehrsbeteiligungsdauer in Mio. Stunden	3.457,2	4.828,9	+39,7
Mobilitätsquote <sup>1</sup> in %	87,0	85,9	
Wege pro Person und Tag	3,16	3,36	+6,3
km pro Person und Tag	27,2	35,9	+32,0
Minuten pro Person und Tag	69	80	+15,6
km pro Weg	8,7	10,7	+23,0
Minuten pro Weg	21,8	23,8	+9,2

<sup>1</sup> Unter Mobilitätsquote versteht man den durchschnittlichen Anteil der „mobilen“ Personen, d.h. der Personen, welche im Tagesverlauf die Wohnung verlassen haben; der Durchschnitt wird dabei über alle Personen und alle Tage des Untersuchungszeitraums (hier 1 Jahr) gebildet.

Personen ab 6 Jahre

Im Jahr 2002 haben demnach alle Einwohner des Landes Baden-Württemberg (Personen ab 6 Jahre) zusammen bei ihren rund 12,2 Mrd. Wegen etwa 130 Mrd. Kilometer zurückgelegt. Die dabei verbrauchte Zeit beläuft sich auf ca. 4,8 Mrd. Stunden. Das räumlich-zeitliche Ausmaß der Nachfrage im Personenverkehr ist also beträchtlich<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Die angegebene Verkehrsleistung in Personenkilometer entspricht ungefähr 867-mal der Entfernung von der Erde zur Sonne; zum Mond käme man mit dieser Kilometerleistung knapp 339.000-mal. Rechnet man die Verkehrsbeteiligungsdauer 2002 in Jahre um, so beläuft sich die Summe der Wegezeiten auf 550.000 Personenjahre.

Betrachtet man die Entwicklung dieser drei Kennziffern zwischen 1989 und 2002, so zeigt sich durchgängig ein beträchtlicher Anstieg, der bei den zurückgelegten Kilometern mit Abstand am stärksten ausfällt. Dieser überproportionale Zuwachs der Verkehrsleistung im Verhältnis zur Verkehrsbeteiligungsdauer bedeutet, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit beim Unterwegssein zwischen 1989 und 2002 zugenommen hat, und zwar von knapp 24 auf 27 km/h. Dies hat damit zu tun, dass die Ausstattung der Haushalte mit Pkw - auch hinsichtlich Zweit- und Drittwagen - und damit auch die individuelle Verfügbarkeit über ein Auto deutlichen Steigerungen unterworfen war, womit Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl verbunden waren. Ist ein Pkw erst einmal angeschafft, wird er eben in der Regel auch mehr oder weniger häufig benutzt, was zumindest teilweise zu Lasten der anderen Verkehrsmittel geht.

Während sich bei der Mobilitätsquote - also dem Anteil der Bevölkerung, der an einem durchschnittlichen Tag am Verkehr teilnimmt - keine großen Unterschiede zwischen 1989 und 2002 finden, zeigen sich die eben erwähnten Zuwächse auch auf der Ebene der einzelnen Personen. Dies bedeutet, dass die Verkehrszunahme nicht allein dem Bevölkerungswachstum geschuldet ist, sondern dass hier vielmehr auch Verhaltensänderungen eine - gewichtige - Rolle spielen. So hat die Zahl der Wege, die eine Person im Durchschnitt pro Tag zurücklegt, zwischen 1989 und 2002 nur wenig zugenommen, während die tägliche Kilometerleistung stark (von 27,2 auf 35,9 km) angewachsen ist. Ebenfalls angestiegen ist die pro Tag im Verkehr verbrachte Zeit, der entsprechende Wert für 2002 liegt bei 80 Minuten. In Baden-Württemberg reservieren die Einwohner demnach im Durchschnitt etwa 3 Wochen eines Jahres - rund um die Uhr - für das Unterwegssein.

Wenn die durchschnittliche Zahl der Wege pro Tag nur wenig, die dabei zurückgelegte Entfernung aber recht deutlich angestiegen ist, kann dies nur mit einer Zunahme der durchschnittlichen Wegelänge zu tun haben. Tabelle 2 zeigt, dass die Länge der Wege zwischen 1989 und 2002 um 2 Kilometer oder 23 Prozent zugenommen hat. Ursache hierfür ist ein Wechselspiel aus der bereits erwähnten Zunahme der individuellen Motorisierung, siedlungsstrukturellen Einflüssen (z.B. die zunehmende räumliche Trennung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen) und gesellschaftlichen Trends (z.B. das Aufsuchen weiter entfernter Einkaufs- und Freizeitziele).

Die nächste Tabelle zeigt - mit Ausnahme der Mobilitätsquote - die gleichen Kennziffern nochmals für die mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege:

**Tabelle 3:** Kennziffern zur ÖPNV-Nachfrage in Baden-Württemberg 1989 und 2002

Kennziffer	ÖPNV-Wege (Nah- und Regionalverkehr <sup>1</sup> )		
	1989	2002	Veränderung in %
Verkehrsaufkommen (Wege) in Mio.	922,4	843,0	-8,6
Verkehrsleistung in Mrd. km	7,6	11,8	+55,3
Verkehrsbeteiligungsdauer in Mio. Stunden	446,4	567,4	+27,1
Wege pro Person und Tag	0,31	0,23	-25,8
km pro Person und Tag	2,6	3,2	+23,1
Minuten pro Person und Tag	8,9	9,4	+5,6
km pro Weg	8,3	14,0	+68,7
Minuten pro Weg	29,0	40,4	+39,3

<sup>1</sup> MiD 2002: Linienbus/ Stadtbuss; U-Bahn/ Straßenbahn; S-Bahn/Nahverkehrszug  
 KONTIV 89: Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn sowie Wege mit Bus oder Eisenbahn unter 50 km  
 Personen ab 6 Jahre

Im Gegensatz zum Gesamtverkehr erkennt man bei den ÖPNV-Wege einen Rückgang des Verkehrsaufkommens von 1989 auf 2002. Lag der ÖPNV-Anteil an allen Wegen 1989 noch bei etwa 10 %, so ist dieser in 2002 auf rund 7 % gesunken. Nichtsdestotrotz war bei der Verkehrsbeteiligungsdauer (+27 %) und insbesondere bei der Verkehrsleistung im ÖPNV (+55 %) ein Zuwachs zu verzeichnen. In den 13 Jahren zwischen 1989 und 2002 hat in der Bevölkerung des Landes die Nachfrage nach ÖPNV-Beförderungsleistungen – ausgedrückt durch die Summe der Personenkilometer - im Durchschnitt jährlich also um knapp 3,5 % zugenommen, die Wachstumsrate ist also beträchtlich. Durch einen Vergleich von Verkehrsleistung und Verkehrsbeteiligungsdauer erkennt man außerdem eine deutliche Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit bei den mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegen von ca. 17 km/h im Jahr 1989 auf knapp 21 km/h im Jahr 2002.

Betrachtet man die Mobilitätskennziffern auf Personenebene, so legt eine Person im Jahr 2002 im Mittel etwas mehr Wegstrecke pro Tag im ÖPNV zurück und verbraucht dabei annähernd genauso viel Zeit wie 1989. Allerdings wurde 1989 noch etwa jeder 3. Weg einer Person mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt, 2002 aber nur jeder vierte. Diese auf den ersten Blick etwas widersprüchlichen Resultate erklären sich über den Anstieg der mittleren Wegelänge (+69 %) und Wegedauer (+39 %): Obwohl insgesamt und auch pro Person mit dem ÖPNV 2002 weniger Fahrten gemacht wurden als 1989, steigt die ÖPNV-Verkehrsleistung pro Person und Tag, da die pro Fahrt zurückgelegte Entfernung erheblich größer geworden ist.

Während die rückläufige Zahl der ÖPNV-Fahrten vor allem durch den gestiegenen Motorisierungsgrad erklärt werden kann, ist die Zunahme der mittleren Reiseweiten im ÖPNV und der Anstieg der ÖPNV-Verkehrsleistung pro Person und Tag auf die oben bereits angesprochenen

Veränderungen hinsichtlich der Siedlungsstruktur zurückzuführen; daneben spielen aber auch Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehrssystem wie z.B. die Einführung des Integralen Taktfahrplans, der Ausbau der S-Bahn in der Region Stuttgart 1992/1993 und die Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung gerade auf längeren Strecken durch den Auf- und Ausbau von Verkehrsverbänden (Tarifintegration) eine Rolle. Dieser Angebotseffekt steht im Übrigen auch hinter dem erwähnten Anstieg der mittleren Reisegeschwindigkeit der Fahrgäste öffentlicher Nahverkehrsmittel.

Die nächste Tabelle zeigt die Verteilung der Wege nach dem Wegezweck - zunächst wieder über alle Verkehrsmittel:

**Tabelle 4:** Verkehrsaufkommen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Wegezweck

Wegezweck	Alle Wege			
	1989		2002	
	in Mio.	in %	in Mio.	in %
Arbeit	2.384,4	25,5	2.079,3	16,1
Ausbildung	761,2	8,1	890,8	6,9
dienstlich/ geschäftlich	317,2	3,4	860,9	6,7
Begleitung (Bringen/ Holen von Personen)	170,1	1,8	1.182,3	9,1
Einkauf/ private Erledigung	2.518,4	26,9	3.758,5	29,1
Freizeit	3.216,9	34,3	4.158,3	32,2
Summe	9.368,2	100,0	12.930,0	100,0

1989: Personen ab 6 Jahre; 2002: Personen ab 0 Jahre

Sowohl 1989 wie auch 2002 entfiel fast ein Drittel des gesamten Wegeaufkommens auf den Freizeitverkehr. Ein wesentlicher Anteil kommt auch dem Zweck Einkauf/ private Erledigung zu, diese beiden Mobilitätsanlässe wurden in der Erhebung 1989 noch nicht separat abgefragt. An dritter Stelle stehen die Arbeitswege, wobei deren Anteil zwischen 1989 und 2002 recht deutlich abgenommen hat. Stark an Bedeutung gewonnen hat dagegen das Bringen, Holen oder Begleiten von anderen Personen (z.B. Kinder, ältere Menschen), wobei dieser Anteil aus methodischen Gründen in 1989 etwas unterschätzt sein dürfte.

Etwas anders liegen die Verhältnisse, wenn man die Verteilung der Wegezwecke bei den ÖPNV-Wegen betrachtet (Tabelle 5).

**Tabelle 5:** ÖPNV-Verkehrsaufkommen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Wegezweck

Wegezweck	ÖPNV-Wege (Nah- und Regionalverkehr <sup>1</sup> )			
	1989		2002	
	in Mio.	in %	in Mio.	in %
Arbeit	327,8	35,7	187,3	21,7
Ausbildung	218,7	23,8	256,2	29,8
dienstlich/ geschäftlich	16,2	1,8	39,0	4,5
Begleitung (Bringen/ Holen von Personen)	4,3	0,5	25,3	2,9
Einkauf/ private Erledigung	193,7	21,1	180,6	21,0
Freizeit	157,5	17,2	172,9	20,1
Summe	918,2	100,0	861,2 <sup>2</sup>	100,0

<sup>1</sup> MiD 2002: Linienbus/ Stadtbus; U-Bahn/ Straßenbahn; S-Bahn/Nahverkehrszug  
KONTIV 89: Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn sowie Wege mit Bus oder Eisenbahn unter 50 km

<sup>2</sup> darunter 18,2 Mio. ÖPNV-Wege von Personen unter 6 Jahre

1989: Personen ab 6 Jahre; 2002: Personen ab 0 Jahre

Die Zahlen machen deutlich, dass eine Domäne des ÖPNV der Ausbildungsverkehr ist. Nimmt man den Berufsverkehr noch hinzu, so entfällt 2002 knapp die Hälfte aller im öffentlichen Nahverkehr zurückgelegten Wege auf Fahrten zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. zur Schule. Gegenüber 1989 hat der Ausbildungsverkehr anteilmäßig sogar noch zugelegt, während der Prozentsatz der Arbeitsfahrten - dem allgemeinen Trend folgend - rückläufig war. Zuwächse sind auch bei dienstlich-geschäftlichen Fahrten zu verzeichnen, während bei Einkaufswegen und im Freizeitverkehr keine großen Veränderungen festzustellen sind. Generell spielen die beiden zuletzt genannten Zwecke im ÖPNV eine geringere Rolle als im Gesamtverkehr, was mit systembedingten Nachteilen öffentlicher Verkehrsmittel - z.B. beim Befördern sperriger Güter oder der bei Unternehmungen in der Freizeit oft gewünschten zeitlichen und räumlichen Flexibilität, zu tun hat.

## 5 Verkehrsmittelwahl in Baden-Württemberg

Die beiden folgenden Tabellen zeigen den Modal Split (Verkehrsaufkommen und -leistung) 2002 für Baden-Württemberg im Vergleich zu den anderen Bundesländern, wobei hier zu Fuß zurückgelegte Wege nicht berücksichtigt werden. Das Kürzel „MIV“ steht für Motorisierter Individualverkehr, also für den Verkehr mit Pkw und Krafträdern.

**Tabelle 6:** Modal Split (Verkehrsaufkommen) der Bevölkerung der einzelnen Bundesländer 2002 (ohne Wege zu Fuß)

Bundesland	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖPNV	ÖV-Fernverkehr	Summe
	Wege in %					
Schleswig-Holstein	12,28	59,63	21,09	6,49	0,51	100,0
Hamburg	12,03	45,20	17,62	23,38	1,77	100,0
Niedersachsen	15,98	55,62	21,43	6,23	0,74	100,0
Bremen	22,34	44,74	15,31	16,43	1,17	100,0
Nordrhein-Westfalen	11,41	57,65	22,08	8,36	0,50	100,0
Hessen	8,09	60,07	21,68	9,17	0,99	100,0
Rheinland-Pfalz	6,71	61,89	23,32	7,62	0,47	100,0
Baden-Württemberg	9,54	59,38	21,70	8,84	0,54	100,0
Bayern	9,83	60,60	20,68	8,34	0,55	100,0
Saarland	3,87	63,80	22,82	8,99	0,52	100,0
Berlin	10,21	41,80	18,03	29,20	0,76	100,0
Brandenburg	20,64	51,52	18,56	8,82	0,47	100,0
Mecklenburg-Vorpommern	15,67	54,91	21,35	8,07	-	100,0
Sachsen	9,65	58,48	20,64	9,26	1,98	100,0
Sachsen-Anhalt	15,09	57,32	20,80	6,32	0,47	100,0
Thüringen	10,65	61,57	20,02	7,12	0,64	100,0
Insgesamt	11,28	57,58	21,18	9,28	0,69	100,0

Personen ab 0 Jahre

Von den insgesamt in Deutschland im Jahr 2002 zurückgelegten 76,8 Mrd. Wegen entfallen ca. 9,7 Mrd. auf die Bewohner Baden-Württembergs, was einem Anteil von knapp 13 % entspricht. Speziell im ÖPNV sind es 861 Mio. von insgesamt rund 7,1 Mrd. Wegen (12,1 %). Der Tabelle 6 ist zu entnehmen, dass in Baden-Württemberg etwa 8,8 % aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden; damit liegt der ÖPNV-Anteil etwas unter dem Bundesdurchschnitt von 9,3 %. Betrachtet man jedoch nur die Flächenstaaten, so liegt Baden-Württemberg in dieser Hinsicht nach Sachsen, Hessen und dem Saarland an 4. Stelle.

Bei der Gesamtverkehrsleistung stellt sich die Situation so dar, dass 12,1 % aller im Jahr 2002 in Deutschland erbrachten Personenkilometer auf Baden-Württemberg entfallen (129,7 Mrd. von 1.075 Mrd.). Im ÖPNV liegt dieser Anteil bei 12,8 % (11,9 von insgesamt 92,8 Mrd. Personenkilometer). In Tabelle 7 ist der verkehrsleistungsbezogene Modal Split im Ländervergleich dargestellt:

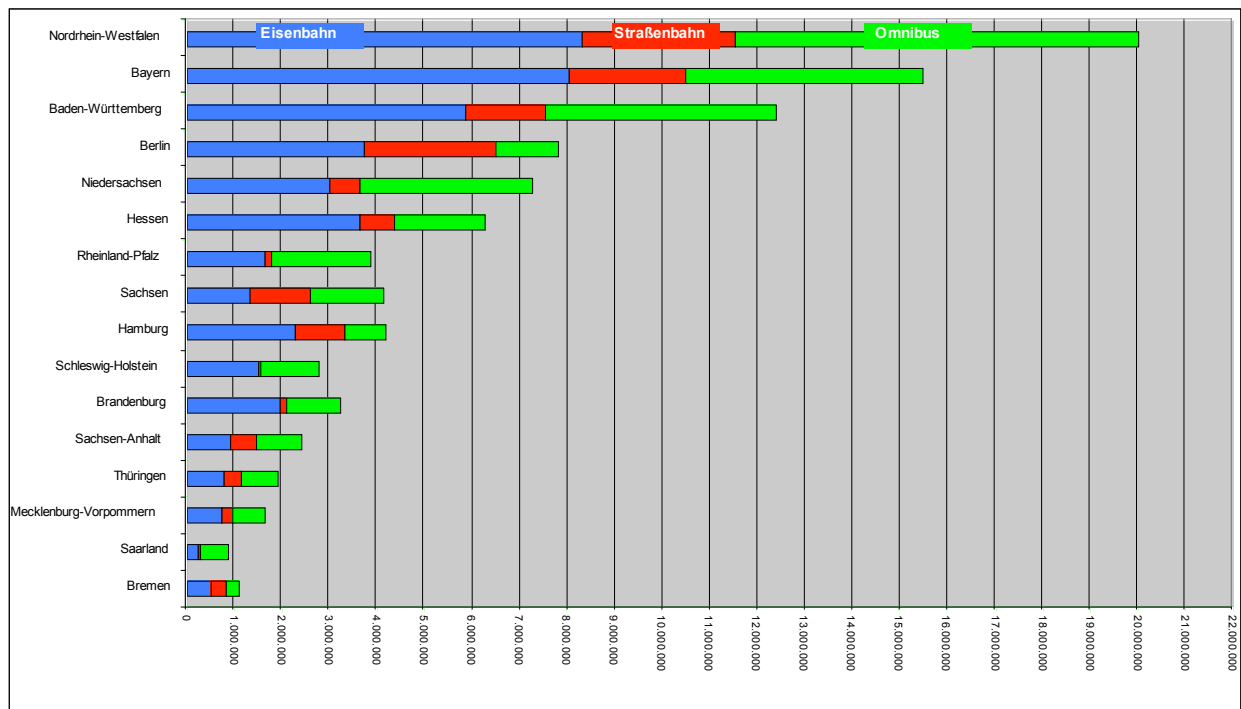
**Tabelle 7:** Modal Split (Verkehrsleistung) der Bevölkerung der einzelnen Bundesländer 2002 (ohne Wege zu Fuß)

Bundesland	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖPNV	ÖV-Fernverkehr	Summe
km in %						
Schleswig-Holstein	2,56	59,45	25,50	5,27	7,23	100,0
Hamburg	2,40	37,88	18,86	16,07	24,79	100,0
Niedersachsen	3,78	59,17	23,44	5,80	7,82	100,0
Bremen	6,45	57,62	18,13	13,30	4,50	100,0
Nordrhein-Westfalen	3,05	60,21	24,09	8,45	4,19	100,0
Hessen	2,42	60,66	20,25	8,67	7,99	100,0
Rheinland-Pfalz	1,94	63,80	22,85	9,37	2,04	100,0
Baden-Württemberg	2,91	60,11	22,03	9,15	5,80	100,0
Bayern	2,70	60,92	23,45	8,20	4,73	100,0
Saarland	1,91	63,17	23,39	6,57	4,96	100,0
Berlin	2,92	45,47	22,23	21,19	8,19	100,0
Brandenburg	4,12	56,45	24,27	11,20	3,96	100,0
Mecklenburg-Vorpommern	2,62	61,08	29,46	6,84	-	100,0
Sachsen	2,90	60,71	24,67	7,31	4,41	100,0
Sachsen-Anhalt	2,30	66,30	22,64	6,02	2,74	100,0
Thüringen	1,48	65,52	21,67	4,10	7,23	100,0
Insgesamt	2,87	59,51	23,17	8,63	5,82	100,0

Personen ab 0 Jahre

Die Bevölkerung in Baden-Württemberg legt etwa 9,2 % aller Personenkilometer mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln zurück, der Bundesdurchschnitt liegt bei 8,6 %. In Verbindung mit dem oben dargestellten etwas unterdurchschnittlichen ÖPNV-Wegeanteil bedeutet dies, dass ÖPNV-Wege in Baden-Württemberg im Mittel etwas länger sind als im gesamtdeutschen Durchschnitt. Lässt man auch hier wieder die Stadtstaaten unberücksichtigt, so nimmt Baden-Württemberg beim Anteil der ÖPNV-Kilometer an der Gesamtverkehrsleistung nach Brandenburg und Rheinland-Pfalz den dritten Platz ein.

Den aus Stichtagsbefragungen wie KONTIV oder MiD resultierenden Ergebnissen liegt das „Inländerkonzept“ zu Grunde, d.h., es wird die Mobilität der in einem bestimmten Gebiet ansässigen Bevölkerung untersucht. Die amtliche Statistik zum öffentlichen Personennahverkehr verfolgt dagegen das „Inlandskonzept“, dabei wird die in einem bestimmten Gebiet erbrachte Beförderungs- oder Fahrleistung ermittelt. Nach Angaben des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg ergibt sich für 2006 eine ÖPNV-Beförderungsleistung (Liniennahverkehr) von etwa 12,4 Mrd. Personenkilometern, wobei etwa 40 % von nicht im Land ansässigen Verkehrsunternehmen erbracht wurden. Diese Beförderungsleistung ist nach Nordrhein-Westfalen und Bayern die dritthöchste von allen Bundesländern:

**Abbildung 1:** Beförderungsleistung im Schienen- und Liniennahverkehr 2006 gegliedert nach Bundesland und Verkehrsmittel

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Von den 12,4 Mrd. vom ÖPNV in Baden-Württemberg erbrachten Personenkilometern entfallen 47 % auf die Eisenbahn, 39 % auf den Bus und etwa 14 % auf die Straßenbahn<sup>3</sup>. Dies entspricht in etwa dem Bundesdurchschnitt. Ein Blick auf die anderen Bundesländer zeigt z.B., dass im Eisenbahnverkehr die Länder Hessen und vor allem Brandenburg hohe Anteile aufweisen (58 bzw. 61 %), während dieser im Saarland sowie in Sachsen eine deutlich untergeordnete Rolle spielt. Der Bus hat in Rheinland-Pfalz, Niedersachsen und insbesondere im Saarland eine hohe Bedeutung (50 bis 67 %), während er in Berlin und Hamburg eher eine Zubringerfunktion hat und aufgrund der damit verbundenen relativ kurzen Wege nur einen kleinen Anteil an der Beförderungsleistung ausmacht. Der Anteil der Straßenbahn an der Beförderungsleistung reicht von 35 % in Berlin bis zu unter 2 % in Schleswig-Holstein.

In den folgenden beiden Tabellen wird die Verkehrsmittelwahl der Baden-Würtemberger im zeitlichen Vergleich zwischen 1989 und 2002 betrachtet (Verkehrsaufkommen und -leistung):

<sup>3</sup> Aufgrund der unterschiedlichen Kapazitäten (und Auslastungen) der einzelnen Verkehrsmittel ergibt sich bezüglich der Fahrleistung (Fahrzeugkilometer) ein gänzlich anderes Bild: Bus: 71 %; Eisenbahn: 21 %; Straßenbahn: 8 %



**Tabelle 8:** Verkehrsaufkommen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	1989		2002	
	Mio. Wege	in %	Mio. Wege	in %
zu Fuß	3.148,1	33,4	3.183,2	24,6
Fahrrad	815,3	8,7	930,2	7,2
MIV-Fahrer	3.319,9	35,2	5.787,7	44,8
MIV-Mitfahrer	1.157,8	12,3	2.114,6	16,4
Linien-/Stadtbus	626,1	6,6	395,4	3,1
U-Bahn/Straßenbahn	160,9	1,7	261,0	2,0
S-Bahn/Nahverkehrszug	135,4	1,4	204,8	1,6
ÖV-Fernverkehr <sup>1</sup>	65,1	0,7	53,1	0,4
Summe	9.428,7	100,0	12.930,0 <sup>2</sup>	100,0

<sup>1</sup> MiD 2002: Reisebus; Fernzug  
KONTIV 89: Wege mit Bus oder Eisenbahn ab 50 km

<sup>2</sup> darunter 751,4 Mio. Wege von Personen unter 6 Jahre  
1989: Personen ab 6 Jahre; 2002: Personen ab 0 Jahre

Die Zahlen machen deutlich, dass die Zunahme des Verkehrsaufkommens zwischen 1989 und 2002 ganz überwiegend auf das Konto des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) geht. Während die Zahl der zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege unverändert geblieben bzw. nur leicht gestiegen ist, und bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Summe eine leichte Abnahme zu verzeichnen ist, hat sich die Zahl der Wege, die als Fahrer oder als Mitfahrer eines motorisierten Individualverkehrsmittels zurückgelegt werden, nahezu verdoppelt.

Die Ursachen für diese Entwicklung sind vor allem in der gestiegenen Pkw-Verfügbarkeit in Verbindung mit zunehmenden Führerscheinbesitzquoten zu sehen. Die vermehrte Ausstattung der Haushalte mit Pkw ist wiederum auf die finanzielle Besserstellung weiter Kreise der Bevölkerung, aber auch auf die zunehmende räumliche Trennung wichtiger Orte der Lebensführung, wie Wohnstandorte, Arbeitsplätze sowie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten zurückzuführen. Der höhere Motorisierungsgrad der Bevölkerung hat dabei auch Konsequenzen für die Verkehrsmittelwahl derjenigen Personen, die gar kein (eigenes) Auto besitzen, da sich durch die allgemein erhöhte Verfügbarkeit natürlich auch die Mitfahrmöglichkeiten verbessert haben.

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln fällt vor allem der starke Rückgang der mit Bussen zurückgelegten Wege auf, während bei den schienengebundenen Verkehrsmitteln im Nahverkehr sowohl absolut als auch prozentual zwischen 1989 und 2002 Zuwächse im Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sind. Es liegt die Vermutung nahe, dass die zwischenzeitlich erfolgte Regionalisierung des Schienenverkehrs durchaus zu dieser Entwicklung beigetragen hat.

**Tabelle 9:** Verkehrsleistung der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	1989		2002	
	Mrd. km	in %	Mrd. km	in %
zu Fuß	4,0	4,9	4,9	3,7
Fahrrad	2,1	2,6	3,8	2,8
MIV-Fahrer	40,1	49,5	77,9	57,9
MIV-Mitfahrer	19,7	24,3	28,6	21,2
Linien-/Stadtbus	3,9	4,8	3,7	2,8
U-Bahn/Straßenbahn	0,9	1,1	2,2	1,6
S-Bahn/Nahverkehrszug	2,8	3,5	6,0	4,4
ÖV-Fernverkehr <sup>1</sup>	7,5	9,3	7,5	5,6
Summe	81,0	100,0	134,6 <sup>2</sup>	100,0

<sup>1</sup> MiD 2002: Reisebus; Fernzug  
KONTIV 89: Wege mit Bus oder Eisenbahn ab 50 km

<sup>2</sup> darunter 4,4 Mrd. km von Personen unter 6 Jahre

1989: Personen ab 6 Jahre; 2002: Personen ab 0 Jahre

Mit Ausnahme des ÖV-Fernverkehrs und des Busses hat die Verkehrsleistung von 1989 auf 2002 bei allen Verkehrsbeteiligungsarten zum Teil erheblich zugenommen. Hierin äußern sich u.a. auch die bereits erwähnten Veränderungen bezüglich der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten, wie z.B. das Sterben kleiner Läden in Dörfern und die Errichtung großer Einkaufszentren vor den Toren der Städte, der Wunsch der Menschen nach einer „guten Wohnlage“ im Grünen oder die Ausweisung von getrennten Wohn- und Gewerbegebieten. Die damit verbundene Ausweitung der zurückzulegenden Entfernungen manifestiert sich sogar bei den zu Fuß-Wegen: War ein solcher Weg 1989 im Durchschnitt noch etwa 1,3 km lang, betrug die mittlere Distanz 2002 bereits rund 1,5 km.

Eine deutliche Erhöhung der mittleren Wegelänge ist auch bei Busfahrten festzustellen, da trotz eines starken Rückgangs der Fahrtenzahl (siehe Tabelle 8) die Verkehrsleistung nur wenig (von 3,9 auf 3,7 Mrd. Personenkilometer) abgenommen hat. Neben den siedlungsstrukturellen Aspekten spielen hier sicherlich auch systembezogene Veränderungen (z.B. Gründung von Verkehrsverbänden) eine Rolle. Der Schienennahverkehr hat zwischen 1989 und 2002 sowohl absolut als auch anteilmäßig zugelegt, während die Verkehrsleistung im ÖV-Fernverkehr stagnierte. Dementsprechend wurden 2002 im ÖPNV wesentlich mehr Kilometer (11,9 Mrd.) zurückgelegt als im Fernverkehr, während es 1989 noch jeweils etwa 7,5 Mrd. Personenkilometer waren.

Zum Abschluss der Analysen zur Verkehrsmittelwahl wird in Tabelle 10 noch der Modal Split 1989 und 2002 in der Untergliederung nach dem Pkw-Führerscheinbesitz betrachtet:

**Tabelle 10:** Modal Split (Verkehrsaufkommen) der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Pkw-Führerscheinbesitz

Art der Verkehrsbeteiligung	mit Pkw-Führerschein		ohne Pkw-Führerschein	
	1989	2002	1989	2002
	Wege in %			
zu Fuß	26,2	20,3	57,7	44,6
Fahrrad	5,7	6,2	8,7	10,5
MIV-Fahrer	50,1	58,9	2,1	4,6
MIV-Mitfahrer	10,7	9,6	16,1	23,3
Linien-/Stadtbus	4,4	1,4	9,0	7,7
U-Bahn/Straßenbahn	1,0	1,8	4,3	5,8
S-Bahn/Nahverkehrszug	1,2	1,5	1,4	3,4
ÖV-Fernverkehr <sup>1</sup>	0,8	0,5	0,7	0,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0

<sup>1</sup> MiD 2002: Reisebus; Fernzug  
 KONTIV 89: Wege mit Bus oder Eisenbahn ab 50 km  
 Personen ab 18 Jahre

Die Werte zeigen, dass sowohl bei den Führerscheinbesitzern als auch bei den „captive riders“ Veränderungen zwischen 1989 und 2002 stattgefunden haben. Bei Personen mit Führerschein wurden Wege zu Fuß durch Pkw-Fahrten ersetzt, was neben den gestiegenen Wegelängen auch mit der Zunahme der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, insbesondere durch den Mehrfachbesitz von Haushalten, zu tun hat. Beim ÖPNV sind hier insgesamt leichte Verluste zu verzeichnen, wobei jedoch der Aufkommensanteil bei den schienengebundenen Nahverkehrsmitteln leicht ansteigend war.

Auch bei den Personen ohne Pkw-Führerschein war der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege rückläufig, während 2002 anteilmäßig deutlich häufiger im MIV mitgefahren wird. Die steigende Haushaltsmotorisierung schafft, wie bereits erwähnt, auch bessere Bedingungen für das Mitfahren im Auto. Trotz leichter Verluste beim Bus hat der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege von 1989 auf 2002 zugenommen (von knapp 15 auf rund 17 %). Allerdings muss man sich darüber im Klaren sein, dass 2002 deutlich weniger Personen nicht über eine Pkw-Fahrerlaubnis verfügten als noch 1989, da die Führerscheinbesitzquote von 73 auf 88 % gestiegen ist. Zwar wurden - bezogen auf Personen ab 18 Jahre - auch schon 1989 absolut mehr ÖPNV-Wege von Führerscheinbesitzern als von Personen ohne Fahrerlaubnis zurückgelegt, 2002 hat sich dieser Vorsprung aber nochmals deutlich vergrößert.

## 6 ÖV-Mobilität in Stadt und Land

Für die Analyse der Mobilität nach verschiedenen siedlungsräumlichen Gegebenheiten werden die vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) definierten „siedlungsstrukturellen Kreistypen“ verwendet. Dabei wird nach „Kernstädten“ und sonstigen Kreisen bzw. Kreisregionen unterschieden. Als Kernstädte werden kreisfreie Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern ausgewiesen. Kreisfreie Städte unterhalb dieser Größe werden mit ihrem Umland zu Kreisregionen zusammengefasst. Die Typisierung der Kreise und Kreisregionen erfolgt außerhalb der Kernstädte nach der Bevölkerungsdichte. Um auch den großräumigen Zusammenhang zu berücksichtigen, wird dann weiter nach der Lage im siedlungsstrukturellen Regionstyp (Ballungsraum, verstädterter Raum, ländlicher Raum) differenziert. Insgesamt ergeben sich somit 9 Kreistypen:

- **Regionsgrundtyp 1: Agglomerationsräume**  
 Kreistyp 1: **Kernstädte**  
*Kreisfreie Städte über 100 000 Einwohner*
- **Kreistyp 2: Hochverdichtete Kreise**  
*Kreise mit einer Dichte über 300 Einwohner/km<sup>2</sup>*
- **Kreistyp 3: Verdichtete Kreise**  
*Kreise mit einer Dichte über 150 Einwohner/km<sup>2</sup>*
- **Kreistyp 4: Ländliche Kreise**  
*Kreise/ Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km<sup>2</sup>*
- **Regionsgrundtyp 2: Verstädterte Räume**  
 Kreistyp 5: **Kernstädte**  
*Kreisfreie Städte über 100 000 Einwohner*
- **Kreistyp 6: Verdichtete Kreise**  
*Kreise/ Kreisregionen mit einer Dichte über 150 Einwohner/km<sup>2</sup>*
- **Kreistyp 7: Ländliche Kreise**  
*Kreise/ Kreisregionen mit einer Dichte unter 150 Einwohner/km<sup>2</sup>*
- **Regionsgrundtyp 3: Ländliche Räume**  
 Kreistyp 8: **Ländliche Kreise höherer Dichte**  
*Kreise/ Kreisregionen mit einer Dichte über 100 Einwohner/km<sup>2</sup>*
- **Kreistyp 9: Ländliche Kreise geringerer Dichte**  
*Kreise/ Kreisregionen mit einer Dichte unter 100 Einwohner/km<sup>2</sup>*

In Baden-Württemberg sind von diesen 9 Kreistypen nur 6 vorzufinden, die Typen 3, 8 und 9 kommen im Land nicht vor. Die beiden folgenden Tabellen zeigen den Modal Split (Verkehrsaufkommen und -leistung) 2002 gegliedert nach diesen 6 Kreistypen:

**Tabelle 11:** Modal Split (Verkehrsaufkommen) in Baden-Württemberg 2002 gegliedert nach Kreistyp des Wohnortes der Verkehrsteilnehmer

Art der Verkehrsbeteiligung	Agglomerationsräume			verstädterte Räume		
	Kernstädte	hochverd. Kreise	ländliche Kreise	Kernstädte	verdichtete Kreise	ländliche Kreise
	Wege in %					
zu Fuß	29,8	25,1	26,6	26,0	22,8	22,6
Fahrrad	9,6	5,6	10,3	13,4	7,1	5,3
MIV-Fahrer	31,1	44,4	44,7	36,6	49,9	46,2
MIV-Mitfahrer	14,8	18,7	14,7	12,8	15,2	18,8
Linien-/Stadtbus	3,3	2,1	3,0 <sup>1</sup>	4,7	3,1	7,0 <sup>1</sup>
U-Bahn/Straßenbahn	9,3	1,1		4,1	0,5	
S-Bahn/Nahverkehrszug	1,9	2,3		1,7	1,2	
ÖV-Fernverkehr	0,4	0,7	0,8	0,7	0,2	0,2
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Personen ab 0 Jahre

<sup>1</sup> ÖPNV insgesamt; Zusammenfassung aufgrund kleiner Fallzahlen

In den nach Kreistyp gegliederten Ergebnissen zur Verkehrsmittelwahl manifestieren sich recht deutlich die unterschiedlichen Angebotsqualitäten im öffentlichen Verkehr. So liegt bei den Kernstädten der Anteil der von der dortigen Bevölkerung mit motorisierten Individualverkehrsmitteln (als Fahrer) zurückgelegten Wege mit 31 bzw. 37 % deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Gleichzeitig finden sich dort die höchsten Anteile im ÖPNV. Bei den Bewohnern der Kernstädte von Ballungsgebieten (Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Heidelberg) entfallen fast 15 % aller Wege auf den öffentlichen Nahverkehr. Dort findet sich auch das anteilmäßig höchste Aufkommen bei U-Bahnen und Straßenbahnen. In den Kernstädten der verstädterten Räume (Freiburg, Heilbronn, Ulm, Pforzheim) beträgt der Anteil der ÖPNV-Wege an allen Wegen knapp 11 %. Ein mit 7 % erstaunlich hoher ÖPNV-Anteil findet sich in den ländlichen Kreisen verstädterter Räume, zu denen z.B. die Landkreise Schwäbisch Hall, Biberach oder Waldshut gehören.

**Tabelle 12:** Modal Split (Verkehrsleistung) in Baden-Württemberg 2002 gegliedert nach Kreistyp des Wohnortes der Verkehrsteilnehmer

Art der Verkehrsbeteiligung	Agglomerationsräume			verstädterte Räume		
	Kernstädte	hochverd. Kreise	ländliche Kreise	Kernstädte	verdichtete Kreise	ländliche Kreise
	km in %					
zu Fuß	4,5	3,9	2,9	3,3	3,4	3,2
Fahrrad	3,2	1,9	2,1	4,0	3,2	3,6
MIV-Fahrer	50,0	54,2	55,1	46,2	64,5	54,0
MIV-Mitfahrer	21,0	24,1	18,0	17,3	19,6	23,4
Linien-/Stadtbus	2,3	1,4	18,6 <sup>1</sup>	5,4	2,3	14,4 <sup>1</sup>
U-Bahn/Straßenbahn	5,6	1,2		1,9	0,6	
S-Bahn/Nahverkehrszug	4,3	6,6		7,5	2,9	
ÖV-Fernverkehr	9,1	6,8	3,4	14,4	3,6	1,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Personen ab 0 Jahre

<sup>1</sup> ÖPNV insgesamt; Zusammenfassung aufgrund kleiner Fallzahlen

Im Hinblick auf die Verkehrsleistung findet sich der höchste ÖPNV-Anteil bei den Bewohnern der Kernstädte verstädterter Räume. Von der Bevölkerung der Kernstädte der Ballungsgebiete wird der ÖPNV - wie eben gesehen - zwar anteilmäßig häufiger genutzt, aufgrund der besseren und dichteren Infrastrukturausstattung sind jedoch dort die Wege tendenziell kürzer, so dass der ÖPNV-Anteil an der Verkehrsleistung mit 12,2 % kleiner ist als der Anteil am Aufkommen (14,5 %; siehe Tabelle 11). Diese Unterschiede in der Infrastruktur und speziell im Gelegenheitsangebot sind auch die Ursache dafür, dass bei den ländlichen Kreisen der verstädterten Räume der auf den ÖPNV entfallende Kilometeranteil (14,4 %) mehr als doppelt so hoch ist wie der Wegeanteil (7 %): Ein unterdurchschnittliches Angebot an Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten zieht in der Konsequenz längere Wege nach sich.

Dies wird auch nochmals in der folgenden Tabelle deutlich, in der speziell zum ÖPNV (Linien-/Stadtbus; U-Bahn/ Straßenbahn; S-Bahn/ Nahverkehrszug) einige grundlegende Kennziffern in der Untergliederung nach Kreistypen dargestellt sind. Zu erwähnen ist noch, dass es in Baden-Württemberg mit dem Neckar-Odenwald-Kreis nur einen Landkreis des Typs 4 (ländliche Kreise in Ballungsräumen) gibt. Insofern liegen in der Erhebung für diesen Typ nur sehr geringe Fallzahlen vor, weshalb die Ergebnisse nicht weiter interpretiert werden sollten. Dies gilt insbesondere für die in Tabelle 13 dargestellten Kennzahlen zu den ÖPNV-Wegen.

**Tabelle 13:** Kennziffern zur ÖPNV-Nachfrage in Baden-Württemberg 2002 gegliedert nach Kreistyp des Wohnortes der Verkehrsteilnehmer

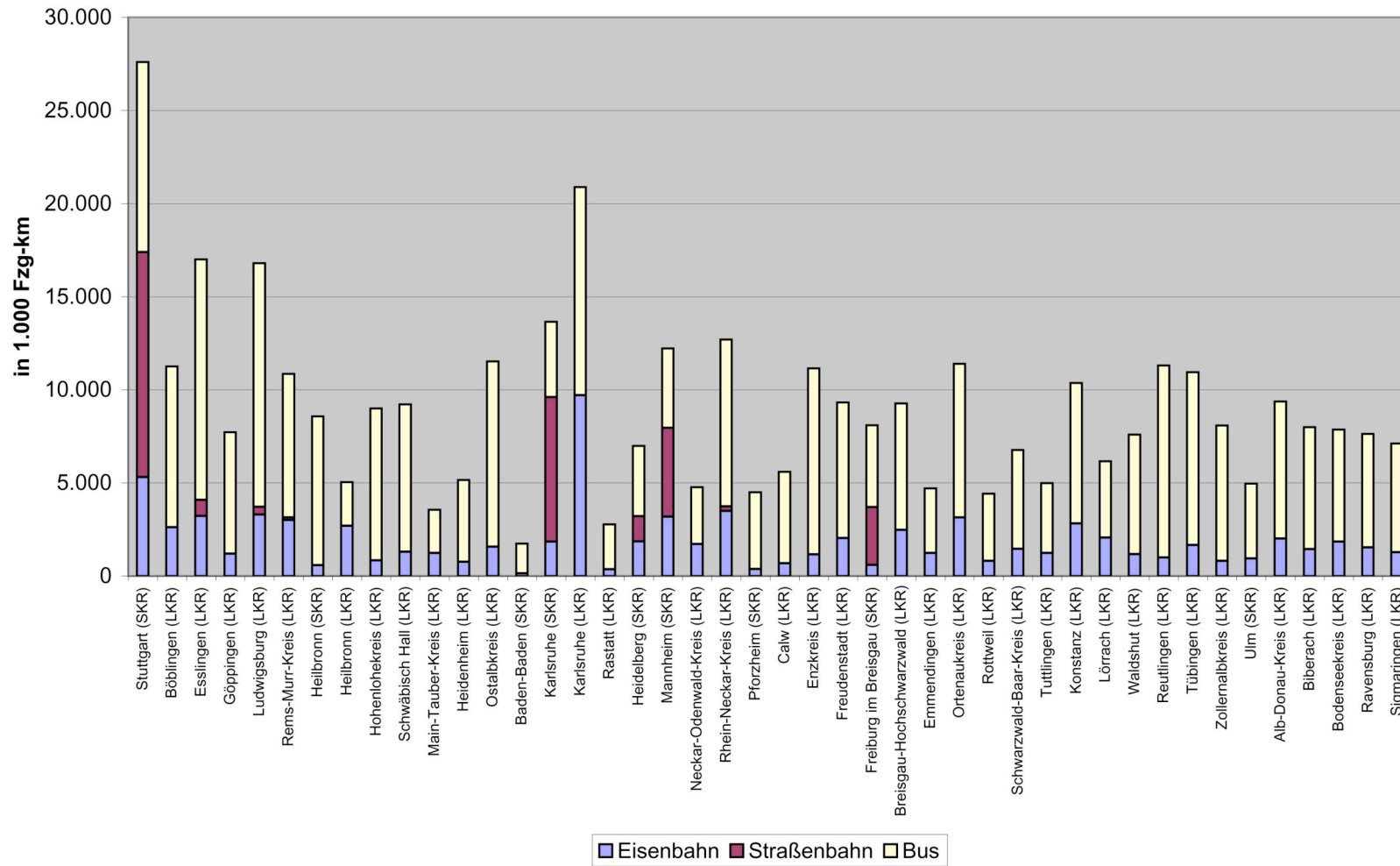
Kennziffer	Agglomerationsräume			verstädterte Räume		
	Kernstädte	hochverd. Kreise	ländliche Kreise	Kernstädte	verdichtete Kreise	ländliche Kreise
	ÖPNV-Wege (Nah- und Regionalverkehr <sup>1</sup> )					
Verkehrsaufkommen (Wege) in Mio.	239,0	218,7	(8,0)	68,9	262,9	63,7
Verkehrsleistung in Mrd. km	1,8	3,8	(0,5)	1,0	3,4	1,3
Verkehrsbeteiligungsdauer in Mio. Stunden	101,3	151,7	(29,6)	53,1	169,7	68,4
Wege pro Person und Tag	0,50	0,19	(0,09)	0,36	0,16	0,21
km pro Person und Tag	3,8	3,3	(6,0)	5,1	2,1	4,3
Minuten pro Person und Tag	12,6	7,8	(21,0)	16,8	6,0	13,2
km pro Weg	7,6	17,5		14,1	13,0	20,8
Minuten pro Weg	25,2	41,4		46,2	39,0	64,2

<sup>1</sup> Linienbus/ Stadtbus; U-Bahn/ Straßenbahn; S-Bahn/Nahverkehrszug  
Personen ab 0 Jahre

Die durchschnittlichen Wegeentfernungen bestätigen die obigen Interpretationen: Die längsten ÖPNV-Wege finden sich mit durchschnittlich fast 21 km bei den Einwohnern der ländlichen Kreise verstädterter Räume, während die Wegelänge bei den in den Kernstädten der Ballungsgebiete lebenden ÖPNV-Kunden am niedrigsten ist. In den Kernstädten wird der ÖPNV mit 0,5 bzw. 0,36 ÖPNV-Wege pro Person und Tag am intensivsten genutzt. Das mit knapp 263 Mio. ÖPNV-Wege höchste Aufkommen entfällt auf verdichtete Kreise in verstädterten Räumen, was hauptsächlich damit zu tun hat, dass dort mehr als 40 % der Einwohner Baden-Württembergs leben.

Für die Unterschiede in der Mobilität zwischen den einzelnen siedlungsstrukturellen Typen spielt das Angebot im öffentlichen Verkehr eine wesentliche Rolle. Anhand von Daten des Statistischen Landesamts lässt sich das Angebot im Schienen- und Liniennahverkehr (Fahrleistung gemessen in Fahrzeugkilometern) auf der Ebene der einzelnen Stadt- und Landkreise beschreiben, wobei diese Daten allerdings gewisse Unschärfen aufgrund von Zuordnungsschwierigkeiten aufweisen:

**Abbildung 2:** Fahrleistungen im Schienen- und Liniennahverkehr in Baden-Württemberg 2006 gegliedert nach Kreis und Verkehrsmittel



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg



Mit 27,6 Mio. Fahrzeugkilometern pro Jahr liegt die Landeshauptstadt Stuttgart mit großem Abstand an erster Stelle bezüglich des öffentlichen Nahverkehrsangebots. Dort wird auch die höchste Zahl an Straßenbahnkilometern und - nach dem Landkreis Karlsruhe - die zweithöchste Fahrleistung im Eisenbahnverkehr erbracht. Bei der Gesamtfahrleistung steht der Landkreis Karlsruhe mit 20,9 Mio. Fahrzeugkilometern an zweiter Stelle gefolgt von den Landkreisen Esslingen und Ludwigsburg mit jeweils knapp 17 Mio. Fzg-km. Somit gehören drei der vier Land- bzw. Stadtkreise mit dem größten Nahverkehrsangebot der Region Stuttgart an. Am Ende der Rangliste steht der Stadtkreis Baden-Baden mit ca. 1,7 Mio. Fzg-km, die ganz überwiegend von Bussen erbracht werden. In den Fahrzeugkilometern spiegeln sich natürlich die unterschiedlichen Größenverhältnisse und Strukturmerkmale der Stadt- und Landkreise wider.

Straßenbahnverkehre gibt es in den Stadtkreisen Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim, Freiburg und Heidelberg. In geringerem Maße verkehren Straßenbahnen auch in den Landkreisen Esslingen, Ludwigsburg sowie im Rhein-Neckar- und Rems-Murr-Kreis. Über alle Kreise hinweg entfallen 71 % der Fahrleistung auf den Bus, 21 % auf die Eisenbahn und 8 % auf die Straßenbahn.

## 7 Mit dem ÖV beruflich unterwegs

Wie weiter oben bereits berichtet, wurden 2002 in Baden-Württemberg rund 2 Mrd. berufliche Wege zurückgelegt. Somit geht etwa jeder sechste Weg auf das Konto der Mobilität vom bzw. zum Arbeitsplatz. 1989 war es noch jeder vierte Weg, darüber hinaus war damals das absolute Aufkommen an Arbeitswegen höher als in 2002 (vgl. Tabelle 4). Eine mögliche Erklärung hierfür ist, dass 1989 aufgrund der damals im Durchschnitt geringeren Entfernungen in der Mittagspause viel häufiger die eigene Wohnung aufgesucht wurde als dies 13 Jahre später der Fall war.

In der Tat hat die mittlere Distanz bei Arbeitswegen zwischen 1989 und 2002 um die Hälfte zugenommen und zwar von 8,9 auf 13,4 km zugenommen, wobei der Wert für 2002 aber immer noch unter dem bundesweiten Durchschnitt von 15,1 km liegt. Als wesentliche Ursache für die Entfernungszunahme kann die schon seit längerem anhaltende Stadt-Umland-Wanderung der Bevölkerung angesehen werden. Steigende Mietkosten und Grundstückspreise in den Ballungszentren sowie eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur in Verbindung mit der gestiegenen Motorisierung führen dazu, dass Menschen den Ballungszentren den Rücken kehren. Die Stadt-Umland-Wanderung der Erwerbstätigen ist jedoch nur die eine Seite der Medaille. Mindest ebenso bedeutsam für die Entwicklung der Pendlerströme ist die Verlagerung von Betrieben aus den Ballungszentren in die Peripherie und die Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen auf der „grünen Wiese“. Diese Prozesse bedingen und verstärken sich wechselseitig: Einerseits rufen solche siedlungsstrukturellen Veränderungen steigende Entfernungen im Berufsverkehr hervor, die aufgrund einer oft schlechteren Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Konsequenz zur verstärkten Anschaffung und Nutzung des Pkw führen. Andererseits gilt aber, dass ein hoher Motorisierungsgrad erst die Voraussetzungen für solchermaßen veränderte Standortverteilungen schafft, indem man z.B. einen weiter vom Arbeitsplatz entfernten Wohnstandort wählen kann, ohne Rücksicht darauf nehmen zu müssen, ob dieser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist.

Solche Strukturveränderungen spiegeln sich auch in der Pendlerstatistik des Statistischen Landesamts wider: Pendelten im Jahr 1987 etwa 42 % der Erwerbstätigen über die Grenze ihrer Wohngemeinde zum Arbeitsplatz, belief sich dieser Anteil 2005 auf 55 %, was einem Zuwachs um fast ein Drittel entspricht.

Speziell bei den mit dem ÖPNV zurückgelegten Arbeitswegen hat sich die mittlere Wegelänge zwischen 1989 und 2002 sogar mehr als verdoppelt (von 8,6 auf 19,9 km), wohingegen die dabei verbrauchte Zeit nur um etwa ein Viertel - von 29 auf 37 Minuten - angestiegen ist. Das bedeutet, dass 2002 eine deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit bei mit dem ÖPNV zu-

rückgelegten Arbeitswegen erzielt wurde als 1989. Neben Angebotsverbesserungen im öffentlichen Nahverkehr hat dies sicherlich auch damit zu tun, dass im Zuge der enorm gestiegenen Haushaltsmotorisierung Personen mit Pkw-Verfügbarkeit nur dann öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit benutzen, wenn diese eine wirklich attraktive (vor allem: schnelle) Alternative zum eigenen Auto darstellen.

Über alle Verkehrsmittel hinweg ist die mittlere Wegedauer bei Arbeitswegen zwischen 1989 und 2002 trotz einer Zunahme der Distanz praktisch unverändert geblieben (1989: 21,8 Min.; 2002: 21,6 Min.). Damit ist also auch generell die Durchschnittsgeschwindigkeit bei Wegen zur Arbeit angestiegen, was mit Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl zu tun hat:

**Tabelle 14:** Verkehrsaufkommen bei Arbeitswegen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002 gegliedert nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	1989		2002	
	Mio. Arbeitswege	in %	Mio. Arbeitswege	in %
zu Fuß	371,4	15,7	209,1	10,1
Fahrrad	158,0	6,7	158,6	7,6
MIV-Fahrer	1.316,0	55,7	1.411,0	67,9
MIV-Mitfahrer	159,6	6,8	104,8	5,0
Linien-/Stadtbus	229,1	9,7	41,2	2,0
U-Bahn/Straßenbahn	46,3	2,0	53,2	2,6
S-Bahn/Nahverkehrszug	52,4	2,2	92,9	4,5
ÖV-Fernverkehr <sup>1</sup>	28,2	1,2	8,4	0,4
Summe	2.361,0	100,0	2.079,2	100,0

<sup>1</sup> MiD 2002: Reisebus; Fernzug  
KONTIV 89: Wege mit Bus oder Eisenbahn ab 50 km

Obwohl die Zahl der Arbeitswege insgesamt zwischen 1989 und 2002 rückläufig war, ist bei der Zahl der Wege, die als Fahrer eines motorisierten Individualverkehrsmittels zurückgelegt werden, ein beträchtlicher Anstieg zu verzeichnen. Die Ursachen wurden bereits mehrfach angesprochen. Starke Verluste zeigen sich hingegen bei den Verkehrsbeteiligungsarten zu Fuß und insbesondere Linien-/ Stadtbus, während bei den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrsmitteln sowohl prozentual als auch absolut Zugewinne zu konstatieren sind.

Auf der Basis des Mikrozensus' 2004 kommt das Statistische Landesamt Baden-Württemberg zu dem Ergebnis, dass rund 69 % der Erwerbstätigen auf dem Weg zur Arbeit motorisierte Individualverkehrsmittel (MIV) benutzen; knapp 19 % gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad, und

etwa 12 % benutzen öffentliche Verkehrsmittel<sup>4</sup>. Berücksichtigt man, dass es sich hier um Personen und nicht um Wege handelt, stimmen diese Resultate recht gut mit den MiD-Ergebnissen überein.

---

<sup>4</sup> Hier bestehen natürlich große Unterschiede zwischen Personen, die in ihrer Wohngemeinde arbeiten (MIV: 50 %; zu Fuß/ Rad: 39 %; ÖV: 11 %) und Pendlern, die auf dem Weg zur Arbeit die Grenzen ihrer Wohngemeinde überschreiten (MIV: 85 %; zu Fuß/ Rad: 2 %; ÖV: 13 %).

## 8 Mit dem ÖV in die Freizeit und zum Einkaufen

Sowohl 1989 als auch 2002 entfiel etwa ein Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens auf den Freizeitverkehr und knapp 30 % auf den Fahrtzweck Einkauf/ private Erledigung (siehe Tabelle 4; Anm.: In den Daten für 2002 lassen sich die Zwecke Einkauf und private Erledigung trennen, wobei für Einkäufe etwa 18 % und für private Erledigungen rund 11 % aller Wege aufgewendet werden). Bei der Verkehrsleistung zeigt sich - ohne die Ergebnisse im Einzelnen darstellen zu wollen - eine etwas ungleichere Verteilung: Hier hat der Freizeitverkehr einen Anteil von 44 % (1989) bzw. 40 % (2002), während zum Einkaufen (inkl. private Erledigungen) etwa 13 % (1989) bzw. 17 % (2002) aller Kilometer zurückgelegt werden. Etwas anders stellt sich die Situation im ÖPNV dar, wie Tabelle 15 zeigt:

**Tabelle 15:** Kennziffern zur ÖPNV-Nachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr in Baden-Württemberg 1989 und 2002

Kennziffer	1989		2002		
	Einkauf/ priv. Erledigung	Freizeit	Einkauf	private Erledigung	Freizeit
	ÖPNV-Wege (Nah- und Regionalverkehr)				
Verkehrsaufkommen (Wege) in Mio.	193,7	157,5	95,3	85,3	172,9
Anteil am ÖPNV-Verkehrsaufkommen in %	21,1	17,2	11,1	9,9	20,1
Verkehrsleistung in Mrd. km	1,0	1,5	0,7	0,7	2,7
Anteil an ÖPNV-Verkehrsleistung in %	13,8	20,3	6,1	5,8	23,0
km pro Weg	5,4	10,1	7,6	8,0	15,8
Minuten pro Weg	21,4	39,8	21,0	29,4	40,8

1989: Personen ab 6 Jahre; 2002: Personen ab 0 Jahre

In beiden betrachteten Jahren entfallen nur um die 20 % des ÖPNV-Verkehrsaufkommens auf die Zwecke Freizeit bzw. Einkauf/ private Erledigung. Auch bei der Verkehrsleistung wird nur etwa ein Fünftel aller ÖPNV-Kilometer auf Freizeitwegen erbracht, wenngleich sich die absolute Zahl der Personenkilometer von 1989 auf 2002 fast verdoppelt hat (von 1,5 auf 2,7 Mrd. km). D.h., im Vergleich zum Gesamtverkehr sind bei ÖPNV-Wege die Zwecke Einkauf und vor allem Freizeit unterrepräsentiert, wobei dies nicht nur für 2002, sondern fast in gleichem Maße auch für 1989 gilt. Gerade bei diesen Tätigkeiten treten die systembedingten Nachteile des ÖV insbesondere gegenüber dem Auto hervor: Schwierigkeiten beim Transport von Gepäck oder schweren Gegenständen, wenig Fahrtmöglichkeiten bei abendlichen Freizeitaktivitäten oder

geringere Flexibilität bei Unternehmungen am Wochenende sind nur einige Beispiele. Gerade Wochenendausflüge werden häufig gemeinsam mit anderen Personen durchgeführt, so dass hier oft die Meinung vorherrscht, solche Fahrten mit dem Pkw kostengünstiger abwickeln zu können.

Tabelle 15 lässt sich darüber hinaus entnehmen, dass im ÖPNV - wie im Übrigen auch im Gesamtverkehr - Freizeitwege im Mittel deutlich länger sind als Einkaufswege. Bei beiden Zwecken hat die durchschnittliche Distanz zwischen 1989 und 2002 deutlich zugenommen, während der Anstieg bei der Wegedauer geringer ausgeprägt war. D.h., auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr konnte die ÖPNV-Durchschnittsgeschwindigkeit gesteigert werden, was auch mit Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl zu tun hat, wie Tabelle 16 zeigt (hier werden die Zwecke Einkauf und private Erledigung wieder zusammengefasst):

**Tabelle 16:** Modal Split (Verkehrsaufkommen) bei Einkaufs- und Freizeitwegen der Bevölkerung in Baden-Württemberg 1989 und 2002

Art der Verkehrsbeteiligung	Einkauf/ priv. Erledigung		Freizeit	
	1989	2002	1989	2002
	Wege in %			
zu Fuß	49,7	25,6	36,7	31,3
Fahrrad	6,8	6,6	8,9	8,7
MIV-Fahrer	26,5	46,6	27,8	34,1
MIV-Mitfahrer	9,1	16,4	20,8	21,4
Linien-/Stadtbus	5,8	1,9	2,0	1,5
U-Bahn/Straßenbahn	1,4	2,3	1,8	1,6
S-Bahn/Nahverkehrszug	0,6	0,5	1,2	1,0
ÖV-Fernverkehr <sup>1</sup>	0,1	0	0,8	0,4
Summe	100,0	100,0	100,0	100,0

<sup>1</sup> MiD 2002: Reisebus; Fernzug  
 KONTIV 89: Wege mit Bus oder Eisenbahn ab 50 km  
 1989: Personen ab 6 Jahre; 2002: Personen ab 0 Jahre

Die Aufkommensanteile der zum ÖPNV gehörenden Verkehrsmittel machen deutlich, dass beim Bus die deutlichsten Verluste zu verzeichnen sind, während die schienengebundenen Verkehrsmittel weniger stark verloren haben bzw. in einem Fall den Aufkommensanteil von 1989 auf 2002 sogar steigern konnten. Diese Verschiebungen dürften für die erwähnte Geschwindigkeitserhöhung im ÖPNV mit verantwortlich sein.

Was die anderen Verkehrsmittel anbelangt, so findet sich insbesondere im Einkaufsverkehr das bereits bekannte Phänomen, dass zu Fuß zurückgelegte Wege durch Pkw-Fahrten (sowohl als Fahrer wie auch als Mitfahrer) ersetzt worden sind. Generell haben zwischen 1989 und 2002 im Einkaufsverkehr sehr viel stärkere Veränderungen bezüglich der Verkehrsmittelwahl stattgefunden als im Freizeitverkehr.

## 9 So urteilen die ÖV-Kunden

Im Rahmen des BMBF-Leitprojekts Mobilist (Mobilität im Ballungsraum Stuttgart) wurde neben vielen weiteren Erhebungen eine Akzeptanzuntersuchung zu einem ÖV-Anschlussinformationssystem durchgeführt. Hierfür wurden im September 2002 1.010 Personen ab 15 Jahre in der Region Stuttgart telefonisch befragt. Neben Fragen zur Akzeptanz eines solchen Systems wurden auch einige allgemeine Angaben zur ÖV-Nutzung und zur Beurteilung des ÖV-Informationsangebots in der Region Stuttgart erhoben, die im Folgenden zusammenfassend dargestellt sind.

### ÖV-Nutzung in der Region Stuttgart

Nach den Ergebnissen dieser Befragung sind knapp 30 % der Befragten in der Region Stuttgart mindestens einmal pro Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Ebenfalls etwa 30 % nutzen den ÖV weniger als einmal pro Jahr oder überhaupt nicht. Dabei bestehen jedoch relativ große - und statistisch hoch signifikante - Unterschiede nach Landkreis, wie die folgende Tabelle zeigt:

**Tabelle 17:** ÖV-Nutzungshäufigkeit gegliedert nach Landkreis (aus Mobilist-Befragung)

ÖV-Nutzungshäufigkeit	Landkreis						Insgesamt
	Stuttgart	Böblingen	Esslingen	Göppingen	Ludwigsbg.	Rems-Murr	
	- Personen in % -						
7 Tage pro Woche	13,4	10,6	5,1	1,5	5,9	3,5	7,4
4-6 Tage pro Woche	16,3	8,0	11,2	8,5	6,8	10,1	10,7
1-3 Tage pro Woche	20,0	4,8	9,6	6,5	10,7	10,6	11,4
1-3 Tage pro Monat	17,2	15,6	15,9	12,4	14,9	21,4	16,5
mehrmals pro Jahr	14,5	19,9	15,0	13,9	18,6	18,4	16,7
einmal pro Jahr	4,2	8,6	7,8	12,1	6,7	7,3	7,2
weniger als einmal pro Jahr / nie	14,4	32,5	35,5	45,1	36,4	28,7	30,2
Summe	100	100	100	100	100	100	100

Chi<sup>2</sup>=102,1 p<0,0001



Etwa die Hälfte der Befragten aus Stuttgart nutzt einmal pro Woche oder häufiger öffentliche Verkehrsmittel, während dieser Wert in Göppingen nur bei 16,5 % liegt. In diesen Zahlen kommen sehr deutlich die Unterschiede im jeweiligen Angebot zum Ausdruck.

Diejenigen Befragten, die mindestens einmal pro Jahr öffentliche Verkehrsmittel in der Region benutzen, sollten noch Angaben zum hauptsächlichen Fahrtzweck und zum Zeitkartenbesitz machen. 37 % dieser Personen benutzen den ÖV hauptsächlich für Fahrten in der Freizeit bzw. zu Besuchen und 35 % für Einkäufe. Arbeit als Hauptnutzungszweck wurde nur von 18 % der Befragten angegeben. 28 % dieser zumindest gelegentlichen ÖV-Nutzer sind im Besitz einer Zeitkarte (Monats-, Jahreskarte) für den öffentlichen Nahverkehr in der Region Stuttgart.

Alle Personen in der Stichprobe wurden schließlich noch gebeten, ein Urteil über ihre persönlichen Nutzungsmöglichkeiten von Bus, Bahn, Stadt-(Straßen-)bahn und S-Bahn abzugeben (Skala: sehr gut / gut / eher schlecht / sehr schlecht / nicht vorhanden). Dabei schneidet erwartungsgemäß der Bus am besten ab: 63 % schätzen die Möglichkeit, den Bus zu benutzen, als sehr gut oder gut ein. Danach folgt die S-Bahn (53,5 %), die Eisenbahn (51,5 %) und die Stadt-/Straßenbahn (43 %). Auch hierin spiegelt sich die unterschiedliche Verfügbarkeit dieser Verkehrsmittel in der Region wider.

#### *Beurteilung von ÖV-Informationen*

Im Rahmen der Befragung wurde auch die Beurteilung des bestehenden Informationsangebotes durch Kunden und Nicht-Kunden in ausgewählten Bereichen untersucht. Hierfür wurde zum einen die ganz allgemeine Bewertung der Möglichkeiten, sich in der Region Stuttgart über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren, in Form von Schulnoten erhoben. Fast 60 % der befragten Personen schätzen dabei die Informationsmöglichkeiten als gut (46,7 %) oder sehr gut (11,9 %) ein. Zum anderen wurden einzelne Statements zu informationsbezogenen Aspekten vorgelegt, die auf einer fünfstufigen Skala (trifft nicht zu (1) bis trifft voll und ganz zu (5)) zu beantworten waren. Die Formulierungen der insgesamt 4 Statements lauten:

*Statement 1: In den Fahrzeugen wird man durch verständliche Durchsagen oder gut lesbare Anzeigen auf den jeweils nächsten Halt hingewiesen.*

*Statement 2: Beim Warten auf öffentliche Verkehrsmittel wird man ausreichend über Wartezeiten und eventuelle Verspätungen informiert.*

*Statement 3: In den Fahrzeugen kann man sich gut über den Linienverlauf informieren.*

*Statement 4: Die Fahrpläne sind schwer verständlich.*

Die folgende Tabelle zeigt für jedes Statement die Zustimmungquote (Ausprägungen 4 und 5) in der Untergliederung nach Kreis:

**Tabelle 18:** Zustimmung zu informationsbezogenen Statements gegliedert nach Landkreis (aus Mobilist-Befragung)

	Landkreis						Insgesamt
	Stuttgart	Böblingen	Esslingen	Göppingen	Ludwigsbg.	Rems-Murr	
	- Anteil Personen mit Ausprägung 4 oder 5 in % -						
Statement 1	68,6	65,9	58,4	56,7	58,5	59,1	62,1
Statement 2	50,5	53,7	42,1	42,4	40,6	48,1	46,6
Statement 3	75,4	63,8	64,0	62,9	64,3	66,0	67,3
Statement 4	22,3	16,9	26,8	37,8	24,9	15,5	23,2

Etwa zwei Drittel der Personen stimmen der Aussage (3) zu, dass man sich in den Fahrzeugen gut über den Linienvorlauf informieren kann. Etwas weniger, aber immer noch rund 62 % stimmen zu, wenn es darum geht, in Fahrzeugen durch Anzeigen oder Durchsagen auf den nächsten Halt hingewiesen zu werden (Aussage 1). Bei beiden Statements findet sich die höchste Zustimmungquote bei den Befragten aus Stuttgart, während diese in Göppingen am niedrigsten ausfällt. Insgesamt doch deutlich geringer fällt die Zustimmung beim Statement (2) aus (Information über Wartezeiten und Verspätungen beim Warten auf öffentliche Verkehrsmittel). Im Gegensatz zu den anderen drei Statements sind hier die Unterschiede zwischen den Kreisen nicht signifikant (Chi<sup>2</sup>-Test; Niveau 5 %). Letztlich ist noch knapp ein Viertel der Befragten der Ansicht, dass die Fahrpläne schwer verständlich sind (Aussage 4). Auch hier findet sich wieder im Landkreis Göppingen die schlechteste Bewertung, d.h. in diesem Fall die höchste Zustimmung.

Mittels einer multivariaten Analyse (multiple Regression) wurden noch die Zusammenhänge zwischen diesen vier Statements und der globalen Einschätzung zu den Informationsmöglichkeiten im ÖV untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass nur Statement 4 (Verständlichkeit der Fahrpläne) einen signifikanten Einfluss auf die allgemeine Bewertung ausübt: Für je schwerer verständlich man die Fahrpläne hält, desto schlechter ist die Note bei der allgemeinen Beurteilung des Informationsangebots. Dies unterstreicht die Wichtigkeit kundenfreundlich gestalteter Fahrpläne für die Zufriedenheit mit dem ÖV.

*Umsteigehäufigkeit*

Die Personen, die wenigstens einmal pro Jahr öffentliche Verkehrsmittel benutzen, wurden gefragt, wie häufig es bei ihnen generell vorkommt, dass bei ÖV-Fahrten in der Region umgestiegen werden muss. Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse in der Untergliederung nach dem von den Befragten genannten hauptsächlichen Fahrtzweck bei ÖV-Wegen:

**Tabelle 19:** Allgemeine Umsteigehäufigkeit gegliedert nach ÖV-Hauptnutzungszweck (aus Mobilist-Befragung)

Umsteigehäufigkeit allgemein	ÖV-Hauptnutzungszweck					Insgesamt
	Arbeit	Ausbildung	geschäftlich	Einkauf/ Besorgung	Freizeit/ Besuche	
	- Personen in % -					
(so gut wie) nie	37,2	26,8	37,1	49,0	43,2	42,9
gelegentlich	32,8	24,4	19,7	30,9	31,5	30,6
(fast) immer	30,1	48,8	43,2	20,1	25,3	26,5
Summe	100	100	100	100	100	100

Basis: Personen, die mindestens einmal pro Jahr öff. Verkehrsmittel in der Region Stuttgart nutzen  
 $\text{Chi}^2=23,2$   $p=0,003$

Insgesamt haben rund 30 % der Befragten angegeben, gelegentlich umsteigen zu müssen, bei etwa einem Viertel ist dies immer oder fast immer der Fall. Überdurchschnittlich hohe Anteile finden sich bei denjenigen, die den ÖV hauptsächlich für Routinefahrten (Arbeit und insbesondere Ausbildung sowie geschäftlich) nutzen. Allerdings haben nur insgesamt etwa 10 % der Befragten einen der beiden letztgenannten Zwecke als ihren hauptsächlichen ÖV-Fahrtzweck angegeben.

Die höhere Umsteigehäufigkeit bei Personen, die den ÖV hauptsächlich für Routinefahrten nutzen, manifestiert sich auch bei der Betrachtung nach der ÖV-Nutzungshäufigkeit. Der höchste Wert in der Kategorie „(fast) immer umsteigen“ findet sich mit knapp 39 % bei denjenigen, die öffentliche Verkehrsmittel an 4-6 Tagen nutzen, also den klassischen Werktagspendlern. Sicherlich hat dies auch damit zu tun, dass Wenignutzer vielfach überhaupt nur dann den ÖV in Betracht ziehen, wenn nicht umgestiegen werden muss.

Da das geplante Anschlussinformationssystem schwerpunktmäßig auch auf den Übergang von der S-Bahn auf den Bus gerichtet war, wurde die Häufigkeit dieser Umsteigebeziehung nochmals gesondert untersucht:

**Tabelle 20:** Umsteigehäufigkeit von der S-Bahn in den Bus gegliedert nach ÖV-Nutzungshäufigkeit (aus Mobilist-Befragung)

Umsteigehäufigkeit S-Bahn - Bus	ÖV-Nutzungshäufigkeit						Insgesamt
	7 Tage pro Woche	4-6 Tage pro Woche	1-3 Tage pro Woche	1-3 Tage pro Monat	mehrmals pro Jahr	einmal pro Jahr	
	- Personen in % -						
(so gut wie) nie	47,8	58,9	49,3	69,3	57,0	65,2	58,8
gelegent- lich	38,3	19,5	27,9	17,9	25,1	27,8	24,7
(fast) immer	13,9	21,7	22,8	12,9	17,9	6,9	16,5
Summe	100	100	100	100	100	100	100

Basis: Personen, die mindestens einmal pro Jahr öff. Verkehrsmittel in der Region Stuttgart nutzen  
 $\chi^2=27,9$   $p=0,002$

Die Werte zeigen, dass über 40 % der ÖV-Nutzer gelegentlich oder (fast) immer von der S-Bahn in den Bus umsteigen. Die in der Tabelle dargestellten Ergebnisse bestätigen den bei der allgemeinen Umsteigehäufigkeit festgestellten Befund, dass insbesondere die Vielnutzer des ÖV häufig umsteigen.

Informationen zum Thema Anschlüsse ergeben sich aus den Antworten zu zwei auf fünfstufigen Skalen (trifft nicht zu bis trifft voll und ganz zu) abgefragten Statements („In der Regel kann man sich darauf verlassen, dass die Fahrzeuge pünktlich sind“ und „Beim Umsteigen erreicht man in der Regel die nachfolgende Bahn oder den nachfolgenden Bus“). Fasst man die zwei obersten Kategorien zusammen und interpretiert den resultierenden Prozentwert als Zustimmungquote, so sind zwar 68 % der Befragten der Meinung, dass die Fahrzeuge pünktlich sind, jedoch nur 52 % stimmen der Aussage zu, dass die Anschlüsse beim Umsteigen in aller Regel funktionieren. Dies ist insofern kein Widerspruch, als Pünktlichkeit in den allermeisten Fällen auf die Abfahrtszeit bezogen wird. Es scheint daher - zumindest in der Wahrnehmung der Befragten - so zu sein, dass der Pünktlichkeit der Vorrang gegenüber der Anschlusssicherung eingeräumt wird. Erwähnt sei noch, dass die Befragten aus Stuttgart mit etwa 41 % die geringste Zustimmungquote bei der Aussage „Beim Umsteigen erreicht man in der Regel die nachfolgende Bahn oder den nachfolgenden Bus“ aufweisen. Allerdings ist der Zusammenhang mit dem Merkmal „Landkreis“ nicht, bzw. nur zum Niveau 10 % signifikant.

## 10 Busse und Bahnen sind sicher

### *Unfälle und Unfallbeteiligte*

Laut amtlicher Straßenverkehrsunfallstatistik wurden im Jahr 2006 in Baden-Württemberg insgesamt 234.373 Straßenverkehrsunfälle polizeilich registriert<sup>5</sup>. Bei rund 40.000 dieser Unfälle wurde mindestens eine Person verletzt oder getötet (Unfälle mit Personenschaden). Die Zahl der an diesen Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrzeugführer beläuft sich auf 73.784 (insgesamt: 78.116 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden). Unter den beteiligten Fahrzeugführern liegt der Anteil von Fahrern öffentlicher Verkehrsmittel bei lediglich ca. 1 %. Im Einzelnen waren dies 568 Fahrer von Kraft-/ Oberleitungsomnibussen und 239 Fahrer von Schienenverkehrsmitteln (Straßenbahn: 217; Eisenbahn: 22). Das Unfallbeteiligungsrisiko im öffentlichen Verkehr kann somit als vergleichsweise sehr niedrig eingeschätzt werden, wobei das Merkmal Unfallbeteiligung nichts über die Unfallverursachung oder die -folgen (unverletzt, verletzt, getötet) aussagt.

### *Verunglückte*

Bei diesen Unfällen kamen insgesamt 53.734 Personen zu Schaden, darunter 43.111 Leicht- und 9.942 Schwerverletzte. 681 Personen wurden im Jahr 2006 bei Straßenverkehrsunfällen in Baden-Württemberg getötet. 29.773 Personen verunglückten als Führer eines Kraftfahrzeugs, worunter sich gerade einmal 43 Buslenker (0,1 %) befinden (davon 7 schwer und 36 leicht verletzt). Darüber hinaus weist die Statistik noch 26 verunglückte Straßenbahnfahrer aus (2 Schwer- und 24 Leichtverletzte).

Da in der amtlichen Statistik bei den verunglückten Fahrzeugführern die Eisenbahn mit anderen Verkehrsmitteln (bespannte Fuhrwerke sowie sonstige und unbekannte Fahrzeuge) zusammengefasst wird, lässt sich hierzu keine eindeutige Aussage treffen. In der Summe waren es hier 50 Leichtverletzte und 31 Schwerverletzte; 4 Personen wurden als Führer eines dieser genannten Fahrzeuge getötet.

Als Mitfahrer in einem Kraftfahrzeug kamen 11.299 Personen zu Schaden, davon 452 (4 %) als Fahrgast in einem Bus, wobei hier 2 Fahrgäste getötet wurden (schwer verletzt: 25; leicht verletzt: 425). In Straßenbahnen weist die Statistik 10 schwer und 90 leicht verletzte Fahrgäste aus, bei Eisenbahnen - und sonstigen Verkehrsmitteln - sind es 5 Schwer- und 25 Leichtverletz-

---

<sup>5</sup> Alle Angaben in diesem Abschnitt stammen vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

te. Insgesamt sind somit von den 681 Unfallopfern im Straßenverkehr lediglich zwei als Fahrgast in einem öffentlichen Verkehrsmittel ums Leben gekommen.

In diesen Ergebnissen deutet sich an, dass man mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Baden-Württemberg sehr sicher unterwegs ist. Für eine Einschätzung des tatsächlichen Unfall- bzw. Verletzungsrisikos ist es jedoch erforderlich, die Unfalldaten auf eine geeignete Expositionsgröße zu beziehen, wobei sich hier die Verkehrsleistung anbietet. Bei einer Gesamtverkehrsleistung von 134,6 Mrd. Kilometern (Jahr 2002; vgl. Tabelle 9) und 53.734 Verunglückten ergibt sich insgesamt ein Verletzungsrisiko von rund 0,4 Verunglückten pro 1 Mio. Kilometer. Die Verkehrsleistung im ÖV (inkl. Fernverkehr) beträgt 19,4 Mrd. km, womit sich bei 582 verunglückten Fahrgästen ein Verletzungsrisiko von etwa 0,03 Verunglückten/ 1 Mio. km errechnet. Das verkehrsleistungsbezogene Risiko, bei einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln infolge eines Straßenverkehrsunfalls verletzt oder getötet zu werden, beträgt also weniger als ein Zehntel des Ingesamt-Risikos.

## 11 Wirtschaftliche Bedeutung des ÖV in Baden-Württemberg

Betrachtet man den öffentlichen Verkehr unter ökonomischen Gesichtspunkten, so sind hiermit Themen wie Anzahl Unternehmen und Beschäftigte, Umsatzerlöse/ Einnahmen oder Fahrzeugbestand<sup>6</sup> angesprochen. Zu den Unternehmen im Bereich ÖV und den dort Beschäftigten wurde im Jahr 2004 erstmalig eine Totalerhebung durchgeführt. Dabei wurden alle Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg befragt, wobei zum ersten Mal auch Eisenbahnunternehmen in die Statistik mit einbezogen wurden. Die Beschäftigten- und Bestandszahlen werden seitdem nur noch alle 5 Jahre erhoben, also das nächste Mal wieder im Jahr 2009.

Ende 2004 gab es 710 Personenverkehrsunternehmen, die ihren Unternehmenssitz in Baden-Württemberg hatten. In diesen Unternehmen waren 18.977 Personen beschäftigt (davon 12.250 im Fahrdienst) und es wurden 9.408 Fahrzeuge eingesetzt. Die mittlere Unternehmensgröße liegt bei 27 Beschäftigten, die mittlere Fuhrparkgröße bei 13 Fahrzeugen. Fast 94 % der Unternehmen sind in privater Hand, bei lediglich 44 Firmen handelt es sich um öffentliche oder gemeinwirtschaftliche Unternehmen. Allerdings entfallen rund 60 % der Beschäftigten (11.452) und knapp 46 % des Fahrzeugbestands (4.306) auf die 44 öffentlichen bzw. gemeinwirtschaftlichen Unternehmen. Daran lässt sich erkennen, dass die Unternehmensstruktur im ÖV-Sektor stark von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt ist. In Tabelle 21 sind die entsprechenden Angaben für alle Unternehmen in der Untergliederung nach Sparten dargestellt:

**Tabelle 21:** Anzahl Unternehmen, Beschäftigte und Fahrzeuge im ÖV in Baden-Württemberg am 31.12.2004 gegliedert nach Sparte

Sparte	Anzahl Unternehmen	Anzahl Beschäftigte im Fahrdienst	Fahrzeugbestand
Eisenbahnverkehr	13	1.000	862
Straßenbahn	7	1.362	773
Omnibus	697	9.888	7.773
Summe	717 <sup>1</sup>	12.250	9.408

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

<sup>1</sup> Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg; Mehrfachangaben

<sup>6</sup> Daten zur Fahrzeugproduktion im Bereich Busse und Schienenfahrzeuge können vom Statistischen Landesamt aus datenschutzrechtlichen Gründen (zu geringe Anzahl Berichtspflichtiger in Baden-Württemberg) nicht zur Verfügung gestellt werden.

Etwa 97 % aller Unternehmen sind Omnibusbetriebe, wobei es hier zu Mehrfachzählungen kommt, weil einige Unternehmen (wie z.B. die Stuttgarter Straßenbahnen AG) sowohl Straßenbahn- als auch Omnibusverkehre anbieten. Knapp 81 % der Beschäftigten im Fahrdienst und rund 83 % der Fahrzeuge entfallen auf die Sparte Omnibusverkehr. Die für Ende 2004 ausgewiesene Zahl an Straßenbahnverkehrsunternehmen dürfte sich in der Zwischenzeit verringert haben, da die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) seit 1. März 2005 als Tochterunternehmen der HSB, VBL, RHB, MVV Verkehr und MVV OEG unter anderem deren Stadt- und Straßenbahnlinien betreibt.

Was die von den Personenverkehrsunternehmen erzielten Einnahmen anbelangt, so gibt es vom Statistischen Landesamt Angaben zu den direkten Beförderungseinnahmen im Liniennahverkehr und freigestellten Schülerverkehr. Im Jahr 2004 beliefen sich die Beförderungseinnahmen auf rund 917 Mio. €, wovon etwa 17 % auf private Unternehmen entfallen. Die Einnahmen sind im Jahr 2005 auf knapp 973 Mio. € und in 2006 auf ca. 1,06 Mrd. € angestiegen; der Anteil des Ausbildungsverkehrs an den Gesamteinnahmen beträgt jeweils rund ein Drittel.

Unter ökonomischen Aspekten sind natürlich nicht nur die Strukturen auf der Angebotsseite, sondern auch Daten auf der Ebene der Verbraucher, wie z.B. Konsumausgaben oder Preise, relevant. Betrachtet man die Verkehrsausgaben der privaten Haushalte in Baden-Württemberg, so hat - ebenfalls nach Angaben des Statistischen Landesamts - im Jahr 2005 ein baden-württembergischer Haushalt im Durchschnitt 261 € pro Monat für Verkehrszwecke ausgegeben. Größter Posten ist hier der Bereich „Kraftstoffe und Schmiermittel“ mit 84 €/ Monat. Dagegen entfallen 39 €, d.h. ca. 15 Prozent, auf Ausgaben für Personenbeförderung und Verkehrsdienstleistungen, wobei darin - zu einem geringen Teil - auch Ausgaben für Flüge und Taxinutzung enthalten sind. Interessant ist, dass Zweipersonenhaushalte mit durchschnittlich 36 € (pro Haushalt!) weniger Geld für Personenbeförderung ausgeben als Einpersonenhaushalte (39 €). Dies liegt daran, dass es einen Zusammenhang zwischen der Haushaltsgröße und der Nutzungshäufigkeit öffentlicher Verkehrsmittel gibt. Zum einen sind Einpersonenhaushalte vor allem in Großstädten - mit entsprechend gut ausgebauten ÖPNV-Systemen - überrepräsentiert, zum anderen steigt mit der Haushaltsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass ein Pkw im Haushalt vorhanden ist, was sich stark negativ auf die ÖPNV-Nutzung auswirkt.

Was schließlich die Preisentwicklung anbelangt, so sind die allgemeinen Verbraucherpreise in Baden-Württemberg von 2005 bis 2007 um 4 % gestiegen. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hat sich dagegen im gleichen Zeitraum deutlich stärker verteuert. Nach Angaben des Statistischen Landesamts lag die Preissteigerung im Schienennah- und -fernverkehr bei 8,8 % und im Verbundverkehr („kombinierte Personenbeförderungsdienstleistungen“) bei 6,5 %.