

**Verkehrliche Untersuchung für das INTERREG-Projekt
„Attraktivierung der Regionalbahnen im Gebiet der Euregio Via Salina und
Zugspitze Wetterstein Karwendel“ (AB266)**

Projektabschnitt B: Telefonische Befragung (Außerfernbahn)



Stand / Version: 23.11.2020 / V3

Auftragnehmer:

**PB Consult Planungs- und
Betriebsberatungsgesellschaft mbH**
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg

Auftraggeber:

Verkehrsverbund Tirol GesmbH
Frau Ing. Mag. Alexandra Medwedeff
Sterzinger Str. 3
6020 Innsbruck

Impressum

PB Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de
Geschäftsführer:
Diplom-Volkswirt Thomas Kahn
Diplom-Ingenieur Georg Kern

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB Consult GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen nur zum eigenen Gebrauch verwendet werden. Eine Veröffentlichung oder Weitergabe dieser Dokumente / Dateien an Dritte bedarf einer gesonderten, schriftlichen Zustimmung der PB Consult GmbH.

Inhalt

1. Aufgabenstellung	1
2. Projektdesign	2
3. Zentrale Ergebnisse	5
4. Bekanntheit und Nutzungshäufigkeit „Außerfernbahn“	7
5. Mobilitätsverhalten	12
6. Nutzungsbedingungen und Verbesserungsvorschläge „Außerfernbahn“	18
7. Potenziale für die „Außerfernbahn“	21
Anhang Teil 1: Deskriptive Statistiken zur Soziodemographie.....	24
Anhang Teil 2: Verbesserungsvorschläge	27

ABBILDUNGEN

Abb. 1	Einzugsbereich der telefonischen Befragung Außerfernbahn	1
Abb. 2	Befragungsdesign	3
Abb. 3	Rücklaufübersicht.....	4
Abb. 4	Bekanntheit der Außerfernbahn.....	8
Abb. 5	Informiertheit über die Außerfernbahn	9
Abb. 6	Bisherige Nutzung der Außerfernbahn	10
Abb. 7	Nutzungshäufigkeit Außerfernbahn	11
Abb. 8	Verkehrsmittelwahl auf Basis regelmäßiger Wegezwecke (Aktivitäten)	13
Abb. 9	Wegezwecke auf Basis ausgeübter Aktivitäten.....	14
Abb. 10	Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken	15
Abb. 11	Mobilität nach Tageszeit.....	16
Abb. 12	Mobilität nach Wegeentfernung	17
Abb. 13	Zukünftige Nutzung der Außerfernbahn nach Nutzergruppen.....	19
Abb. 14	Häufigste Verbesserungsvorschläge nach Nutzergruppen (Top-10).....	20
Abb. 15	Aggregierte Dimension der Hinderungsgründe für eine Nutzung der Außerfernbahn.....	22
Abb. 16	(Erschießungs-)Potenziale der Außerfernbahn in hierarchisierter Darstellung.....	23

1. Aufgabenstellung

Im Rahmen des Projektes Interreg „Attraktivierung der Regionalbahnen im Gebiet der Euregio Via Salina und Zugspitze Wetterstein Karwendel“ wurde PB CONSULT vom Verkehrsverbund Tirol (VVT) beauftragt, zwischen März und Mitte August 2020 auf der Strecke „(Reutte-) Pfronten-Kempton“ eine Fahrgastzählung und -befragung durchzuführen. Diese Fahrgasterhebungen wurden wegen der Entwicklung bzgl. COVID-19 allerdings auf 2022 verschoben, da in 2021 wegen der Elektrifizierung auf dem Abschnitt Pfronten-Kempton Streckensperrungen geplant sind.

Neben dieser geplanten Fahrgastzählung und -befragung wurde bereits im März 2020 eine zusätzliche telefonische Befragung von Personen, die zwischen Garmisch-Partenkirchen und Kempton im Einzugsbereich der Bahnen wohnen, beauftragt. Dabei sollen primär die Hinderungsgründe der Außerfernbahn-Nutzung ermittelt werden, um Ansatzpunkte für die Verbesserung des Bahnangebotes aufzuzeigen. Diese Befragung wurde von PB CONSULT, wie mit dem Auftraggeber vereinbart, zwischen April und August 2020 erfolgreich durchgeführt und ist Gegenstand des vorliegenden Berichts.

2. Projektdesign

Befragungszeitraum

Die telefonische Befragung zur (Nicht-)Nutzung der Außerfernbahn wurde von PB CONSULT zwischen April und August 2020 durchgeführt. Eine Gleichverteilung der Interviews über die Monate des Erhebungszeitraums wurde dabei gewährleistet.

Rahmenbedingungen der Befragung

PB CONSULT führte die Interviews gemäß den ADM¹-Richtlinien für telefonische Befragungen durch und verwendete dabei ausschließlich Telefonnummern aus öffentlich zugänglichen Telefonverzeichnissen. In einem einleitenden Text verwiesen die Interviewer auf die Freiwilligkeit der Befragung, gaben Auskunft über den Befragungszweck und erwähnten das durchführende Institut (PB CONSULT) sowie den Auftraggeber (VVT). Im Rahmen der Befragung wurden ausschließlich Personen über 14 Jahren interviewt. Nach Möglichkeit sollten mehrere Personen eines Haushalts befragt werden.

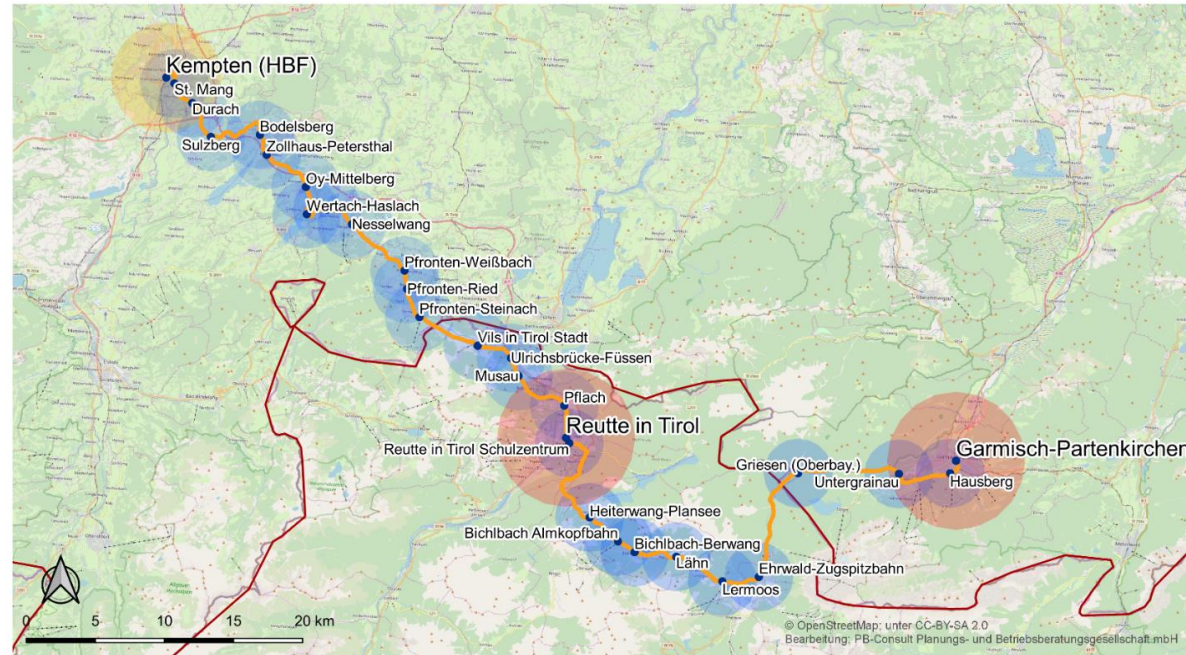
Stichprobenziehung

Die Grundgesamtheit der telefonischen Befragung bilden zunächst Haushalte aus Gemeinden, die auf dem Streckenverlauf der Außerfernbahn „Garmisch-Partenkirchen – Kempten“ verortet werden können. Über den Abgleich mit einem öffentlichen Telefonverzeichnis wurden im ersten Schritt aus dieser Grundgesamtheit „Haushalte mit Telefon“ (HH mT) identifiziert. Eine weitere Eingrenzung dieser Grundgesamtheit erfolgte über die Definition individueller Einzugsbereiche der Halteorte zwischen Garmisch-Partenkirchen und Kempten. Nach Absprache mit dem Auftraggeber wurden festgelegt, Haushalte mit Telefon (HH mT), die in einem Radius von 2.500 m im Einzugsbereich der Halteorte wohnen, zu befragen. Für Kempten (4.000 m), Reutte und Garmisch-Partenkirchen (jeweils 5.000 m) wurde der Einzugsradius deutlich ausgedehnt. Die nachfolgende Abbildung (Abb. 1) visualisiert die Halteorte des Streckenverlaufs der Außerfernbahn mit den zugeteilten Einzugsradien.

¹ Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V.

Telefonische Befragung - "Außerfernbahn"

Einzugsbereiche der zu befragenden Haushalte



Legende

- Station
- Außerfernbahn
- ▭ Landesgrenze
- ▭ Einzugsbereich 5 km
- ▭ Einzugsbereich 4 km
- ▭ Einzugsbereich 2,5 km

Anmerkung:
Mittelpunkt der jeweiligen Einzugsbereiche
ist der Haltepunkt der Außerfernbahn.

Abb. 1 Einzugsbereich der telefonischen Befragung Außerfernbahn

Befragungskonzept

Im ersten Abschnitt der Erhebung wurden die Teilnehmer nach der Bekanntheit und der bisherigen Nutzung der Außerfernbahn befragt. Dabei wurde sowohl der Grad der Informiertheit (Streckenverlauf, Systemzugang, Reisezeit, Kosten) als auch die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit in Bezug auf die Außerfernbahn ermittelt. Anhand dieser Informationen können die Befragungsteilnehmer in bestimmte Nutzergruppen segmentiert werden.

Im nächsten Befragungsschritt wurden die Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten auf dem Streckenverlauf der Außerfernbahn befragt. Dabei nahmen die Befragten eine Einschätzung der hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel (inkl. Wegeentfernung, Tageszeit) in Bezug auf regelmäßig anfallende Tätigkeiten vor. Die (Nicht-)Nutzung der Außerfernbahn kann somit nach sogenannten Pflichtaktivitäten (Arbeit, dienstlich/geschäftlich, Ausbildung) und Freizeitaktivitäten differenziert werden.

Für jeden angegebenen Wegzweck der Befragten wurde - bei Nicht-Nutzung der Außerfernbahn - ermittelt, warum die Außerfernbahn für diesen Zweck in der Regel nicht genutzt wird bzw. unter welchen Bedingungen eine Nutzung vorstellbar wäre. Darüber hinaus wurde eine offene Frage nach allgemeinen Verbesserungsvorschlägen / Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerungen der Außerfernbahn gestellt.

Bei der Ermittlung der Wegzweck-bezogenen Hinderungsgründe greift PB CONSULT auf ein methodisches Konzept der Potenzialanalyse zurück, das sich bei kontinuierlichen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten im Neuen KONTIV-Design² etabliert hat. Im Rahmen dieser Analyse wurden die ermittelten Hinderungsgründe in objektive und subjektive Dimensionen überführt und abschließend eine Potenzialabschätzung für die Nutzung der Außerfernbahn vorgenommen. Das Befragungskonzept wird in der Abb. 2 zusammenfassend dargestellt.

² PB CONSULT führt seit mehreren Jahren. kontinuierliche Erhebungen zum Mobilitätsverhalten (nach dem etablierten Neuen KONTIV-Design) durch. Ein Baustein dieses Erhebungsinstruments ist eine Vertiefungsbefragung zur Ermittlung der (Nicht-)Nutzungsgründe für bestimmte Verkehrsmittel.

BEFRAGUNGSDESIGN



Differenzierungsebenen

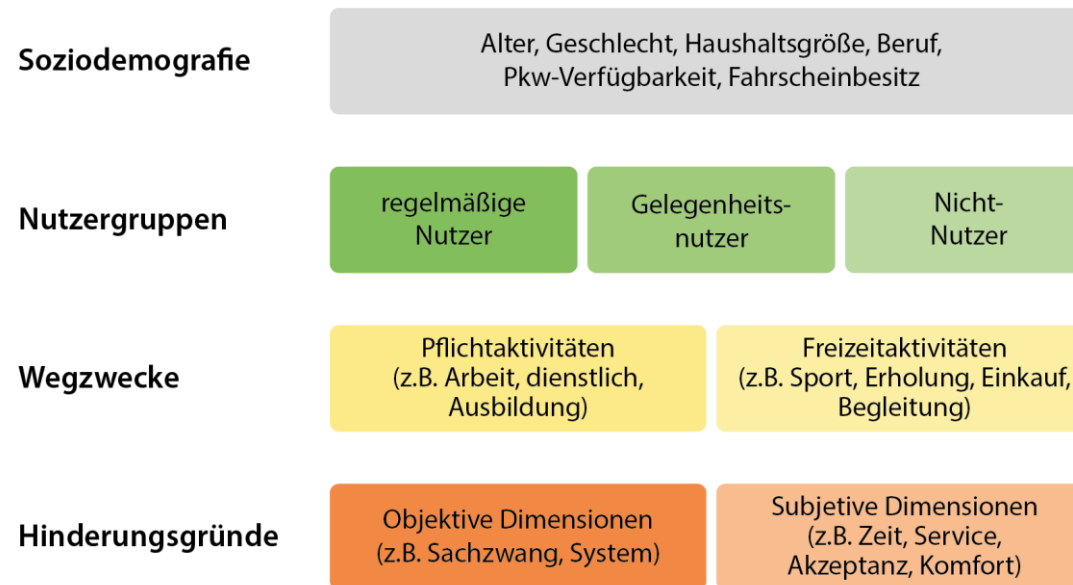


Abb. 2 Befragungsdesign

RÜCKLAUFÜBERSICHT



	Deutschland	Österreich	Gesamt
Kontaktierte Haushalte	1.217	525	1.742
Befragungsteilnehmer (Haushalte)	231	82	313
Rücklaufquote	19%	16%	18%
Befragungsteilnehmer (Personen)	376	124	500

Abb. 3 Rücklaufübersicht

Während des Erhebungszeitraums (April 2020 – August 2020) wurden insgesamt 1.742 Haushalte telefonisch kontaktiert werden. Davon haben 313 Haushalte an der Befragung teilgenommen, was einer Rücklaufquote von 18 % entspricht. Die durchschnittliche Anzahl an Teilnehmern pro Haushalt liegt bei 1,6 Personen. Das vereinbarte Personen-Soll von n=500 wurde somit erfüllt.

3. Zentrale Ergebnisse

Die zentrale Aufgabe der vorliegenden Untersuchung bestand in der Ermittlung von „Nicht-Nutzungsgründen“ der Außerfernbahn. Die telefonische Befragung von 500 Personen, die im (erweiterten) Einzugsgebiet der Außerfernbahn wohnen, führte zu folgenden Ergebnissen:

- Die primäre Zielgruppe, „Nicht-Nutzer“, ist zu einem Anteil von 81 % in der realisierten Netto-Stichprobe vertreten. „Regelmäßige Nutzern“ und „Gelegenheitsnutzer“ dienen bei sämtlichen Darstellungen als Vergleichsgruppe.
- Die Außerfernbahn ist dem Großteil der Befragten (84 %) generell bekannt. Der Informationsgrad der befragten Personen fällt bezüglich „Streckenverlauf“ und „Systemzugang“ relativ hoch aus, was „Reisezeit“ und „Tarif/Kosten“ betrifft eher mittelprächtig.
- Auf dem Streckenverlauf der Außerfernbahn wird seitens der Befragten primär von Freizeit-, Einkaufs- und Arbeitswegen berichtet, die überwiegend mit dem Pkw als Fahrer(in) zurückgelegt werden. Lediglich Freizeitwege werden verhältnismäßig häufig (31 %) mit der Außerfernbahn zurückgelegt.
- Für drei Viertel aller telefonisch erfassten (Alltags-)Wege ist nach Aussage der Befragten eine Nutzung der Außerfernbahn unter keinen Umständen denkbar. Personen, die sich eine zukünftige Nutzung unter bestimmten Bedingungen vorstellen können, fordern bei ihren offenen Anmerkungen am häufigsten eine „allgemeine Tarifsenkung“, einen „Ausbau der ÖV-Verbindungen“ und eine „höhere Fahrtenhäufigkeit tagsüber“.
- Auf die konkrete Nachfrage, warum die Außerfernbahn (für die berichteten Wegzwecke) nicht genutzt wird, führten die Befragten (mehrere) Gründe an, die in aggregierten Dimensionen zusammengefasst wurden. Rein objektiv begründete Dimensionen wie „Sachzwang“ und „System“ entfallen auf 16 % bzw. 49 % der Befragten. Alle weiteren Dimensionen (z.B. unzureichende Informiertheit, fehlende Akzeptanz, unbefriedigender Komfort) basieren auf den subjektiven Einschätzungen der Befragten.

- Eine Hierarchisierung der Hinderungsdimensionen führt zu einer konkreten Potenzialabschätzung für die Außerfernbahn: 89 % der Personen haben sich bei ihren berichteten Wegen gegen die Außerfernbahn entschieden. Bei 62 % der Personen ist eine Nutzung allein durch die objektiven Gründe „System und Sachzwang“ ausgeschlossen. Als Potenzial für die Außerfernbahn verbleiben zunächst 27 % aller Befragungspersonen.
- Bei 25 % der Person schließen „nur“ subjektive Gründe die Nutzung der Außerfernbahn aus. Der Anteil an tatsächlich „wahlfreien“ Personen liegt schließlich bei 2 %, d.h. bei diesen Personen sprechen weder objektive noch subjektive Gründe gegen die Nutzung der Außerfernbahn.

4. Bekanntheit und Nutzungshäufigkeit „Außerfernbahn“

Eingangs der telefonischen Befragung wurden die Personen zu der Bekanntheit und individuellen Nutzungshäufigkeit der Außerfernbahn befragt.

- Die Mehrheit der befragten Personen im definierten Einzugsbereich (84 %) ist die Außerfernbahn bekannt (Abb. 4). Nach eigenen Angaben sind die Befragten auch gut über den Strecken-/Linienverlauf (82 %) und den Systemzugang (76 %) informiert (Abb. 5). Bei den Kategorien „Reisezeit“ (58 %) und „Tarif / Kosten“ (47 %) ist die Informiertheit deutlich schwächer ausgeprägt.
- Zwei Drittel der Befragten geben an, die Außerfernbahn bereits genutzt zu haben (Abb. 6). Auf die Frage nach der Nutzungshäufigkeit geben 28 % der Personen an, die Außerfernbahn „seltener“ zu nutzen (Abb. 7). 53 % der Befragten nutzen die Außerfernbahn (so gut wie) nie. Diese Personengruppen wurden zu „Nicht-Nutzern“ (81 %) segmentiert und bilden die zentrale Zielgruppe der Untersuchung.

BEKANNTHEIT AUßERFERNBAHN



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

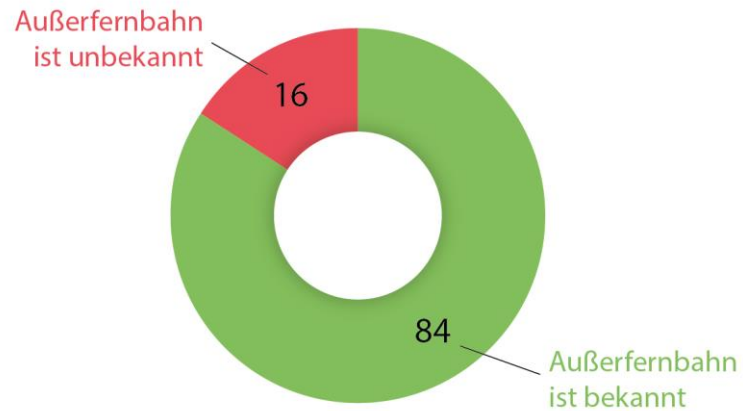


Abb. 4 Bekanntheit der Außerfernbahn

Die überwiegende Mehrheit der Befragten (84 %) kennt die Außerfernbahn. Bei Nicht-Kenntnis wurden die Befragten allgemein über die Außerfernbahn informiert (Zugbeschreibung, Streckenverlauf etc.).

INFORMIERTHEIT AUßERFERNBAHN



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

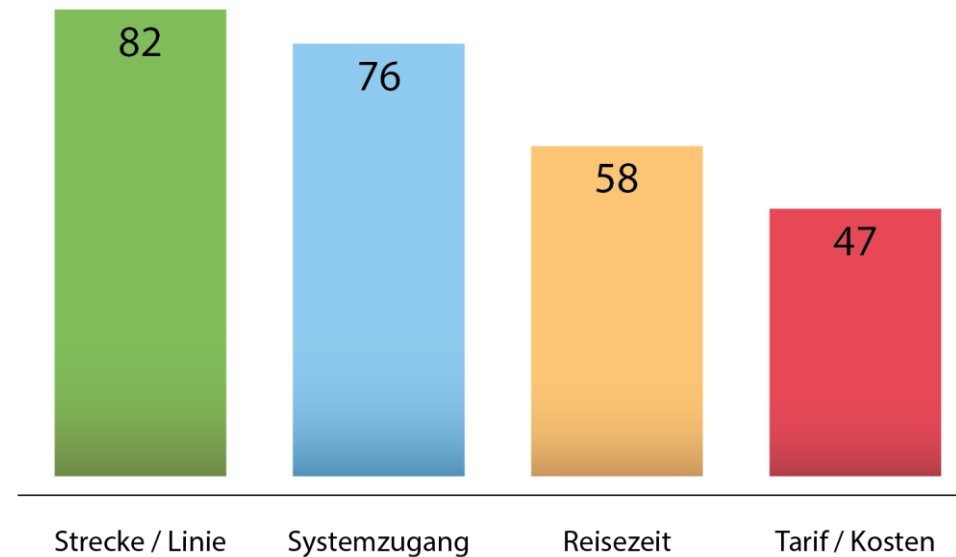


Abb. 5 Informiertheit über die Außerfernbahn

Streckenverlauf und Linienführung sind dem Großteil der Befragten (82 %) bekannt. Drei Viertel der Befragungspersonen ist über den Systemzugang (z.B. Weg vom Ausgangsort zum Bahnhof bzw. Weg vom Bahnhof zum Ziel) informiert. Über allgemeine Informationen zu Reisezeiten und Tarifen, die mit der Außerfernbahn in Verbindung stehen, verfügen deutlich weniger Befragte (58 % bzw. 47 %).

BISHERIGE NUTZUNG AUßERFERNBAHN



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

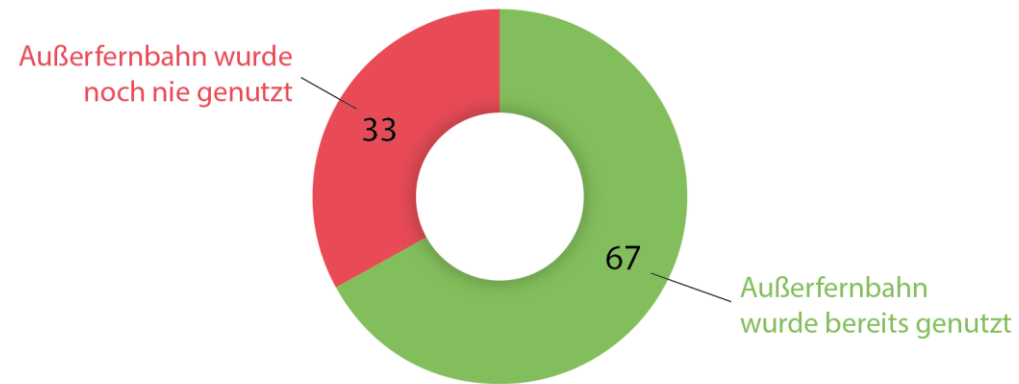


Abb. 6 Bisherige Nutzung der Außerfernbahn

Zwei Drittel der Befragten haben die Außerfernbahn bereits genutzt. Für diese Personengruppe wurde anschließend auch die Nutzungshäufigkeit ermittelt.

NUTZUNGSHÄUFIGKEIT AUßERFERNBAHN



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

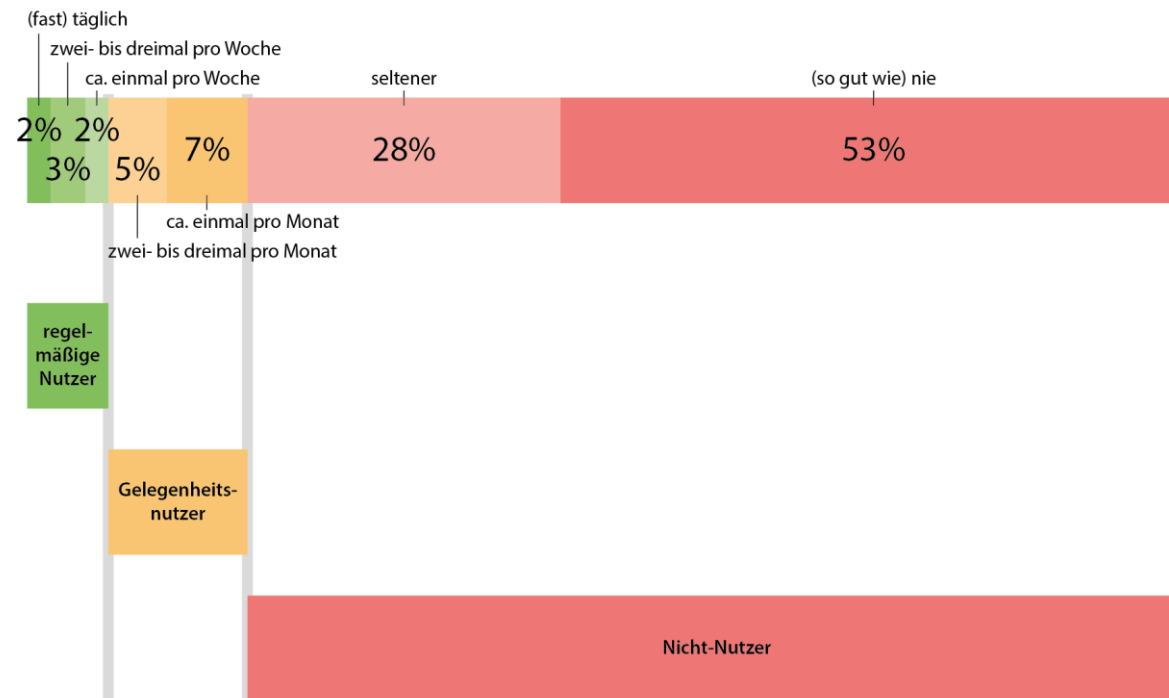


Abb. 7 Nutzungshäufigkeit Außerfernbahn

81 % der Befragten nutzen nach eigenen Angaben die Außerfernbahn selten oder (so gut wie) nie. 12 % der Personen nutzen die Außerfernbahn „gelegentlich“, d.h. ca. einmal pro Monat oder zwei- bis dreimal pro Monat. Regelmäßige Nutzer finden sich zu 7 % in der Stichprobe wieder.

5. Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der telefonischen Interviews wurden Informationen zum „alltäglichen“ Mobilitätsverhalten auf dem Streckenverlauf der Außerfernbahn erhoben. Dabei berichteten die Befragungspersonen über regelmäßig anfallende Wegzwecke (*Mehrfachnennung möglich*) und die dafür genutzten Verkehrsmittel. Pro berichtetem Weg nahmen die Interviewten eine Abschätzung der durchschnittlich zurückgelegten Wegeentfernung vor und nannten eine Tageszeit, zu der dieser Wegzweck in der Regel getätigt wird. Alle Darstellungen in diesem Kapitel wurden auf Basis dieser berichteten Wege erstellt.

- Die Anzahl der berichteten Wege liegt insgesamt bei 1,3 Wegen pro Person.
- 71 % aller erhobenen Wegzwecke (Gesamt=132 %) der Personen werden mit dem Pkw als Fahrer(in) zurückgelegt (Abb. 8). Bei Nicht-Nutzern liegt der entsprechende Anteil bei 77 %.
- Bezogen auf alle berichteten Wegzwecke, liegt der Anteil an Wegen, die mit der Außerfernbahn zurückgelegt werden, bei 28 %. Nicht-Nutzer haben bei 14 % ihrer angegebenen Wege die Außerfernbahn in Anspruch genommen (Abb. 8).
- Auf dem Streckenverlauf der Außerfernbahn werden neben Arbeits- (26 %) und Einkaufswegen (40 %) vor allem Freizeitwege (60 %) unternommen (Abb. 9). Bei regelmäßigen Nutzern der Außerfernbahn werden in 39 % aller Fälle „Ausbildungswege“ (z.B. Schule) berichtet, die bei Nicht-Nutzern und Gelegenheitsnutzern keine Rolle im Alltag spielen. Demzufolge entfallen bei den regelmäßigen Nutzern verhältnismäßig viele Wege (61 %) auf die Tageszeit „5 bis 9 Uhr“ (Abb. 11).
- Keine Auffälligkeiten zeigen sich bei den berichteten Wegeentfernungen, Regelmäßige Nutzer der Außerfernbahn legen erwartungsgemäß eher längere Strecken zurück (Abb. 12).

VERKEHRSMITTELWAHL



Nach Nutzergruppen (Außerfernbahn)

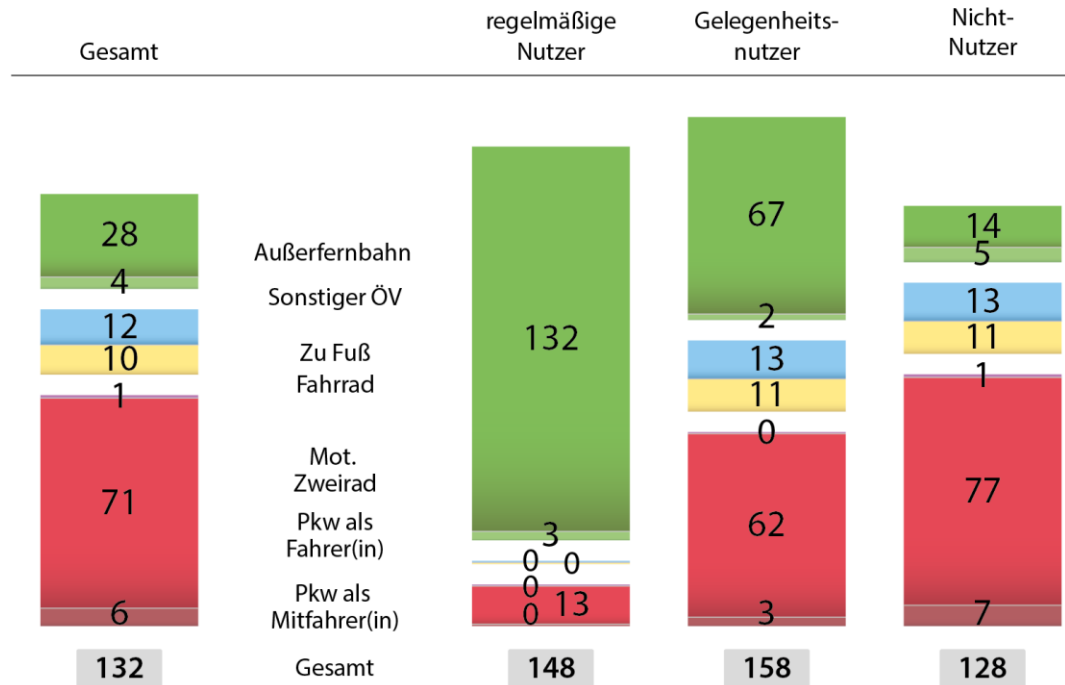


Abb. 8 Verkehrsmittelwahl auf Basis regelmäßiger Wegezwecke (Aktivitäten)

Für durchschnittlich 1,3 Wegzwecke (Gesamt=132 %) wurde seitens der Befragten das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel genannt. Für 71% der angegebenen Wegzwecke wird der Pkw als Fahrer(in) genutzt, mehr als ein Viertel entfällt auf die Außerfernbahn. Nicht-Nutzer legen ihre berichteten Wegstrecken häufiger mit dem Pkw (77 %) und seltener mit der Außerfernbahn (14 %) zurück.

WEGZWECKE



Nach Nutzergruppen (Außerfernbahn)

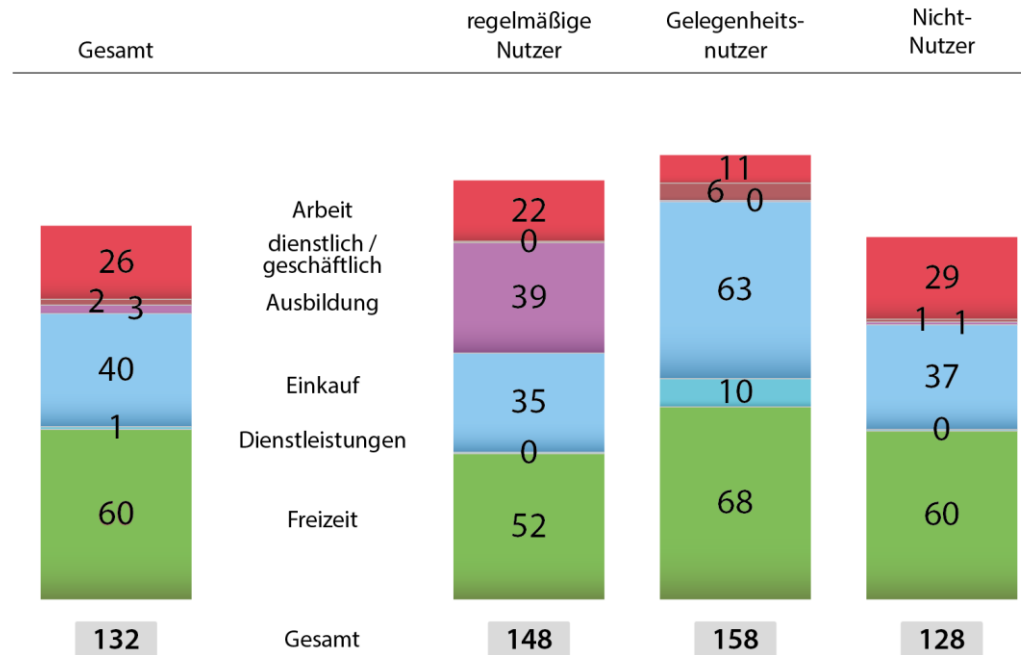


Abb. 9 Wegezwecke auf Basis ausgeübter Aktivitäten

Auf dem Streckenverlauf der Außerfernbahn werden überwiegend Freizeitwege unternommen (60 %), gefolgt von Einkaufswegen (40 %) und Arbeitswegen (26 %). Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Nicht-Nutzern der Außerfernbahn. Bei regelmäßigen Nutzern fallen vor allem Ausbildungswege (Schule) ins Gewicht (39 %).

VERKEHRSMITTELNUTZUNG NACH WEGZWECKEN



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

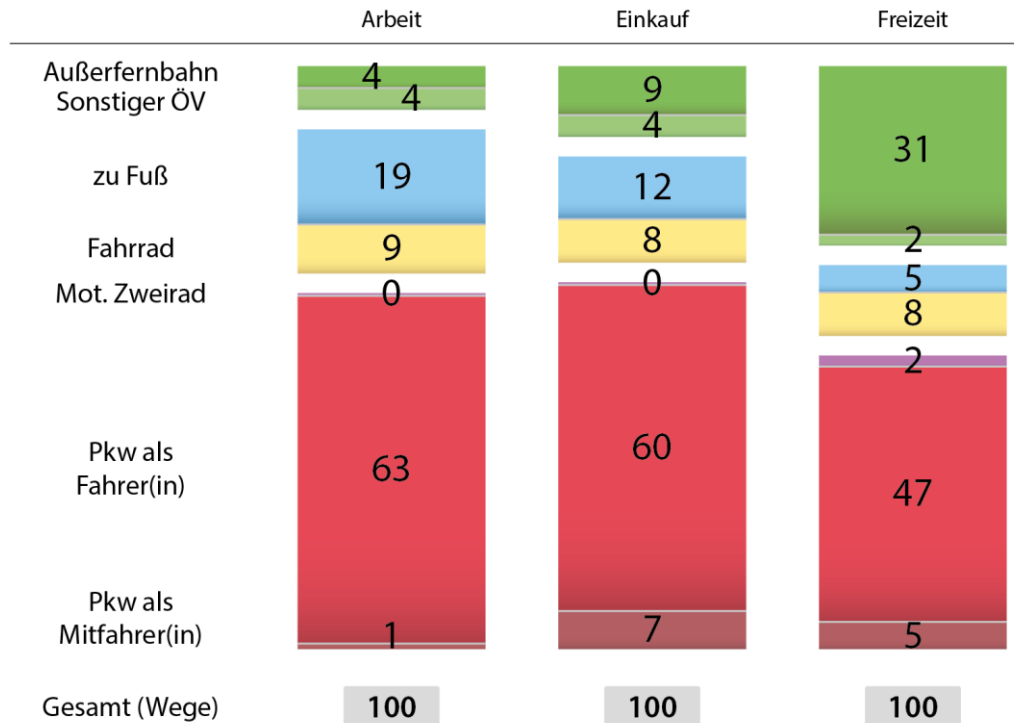


Abb. 10 Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken

Eine absolute Betrachtung der hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel pro Wegzweck (Gesamt = Wege = 100%) zeigt, dass die Außerfernbahn für Arbeits- und Einkaufswege kaum genutzt wird (4 % bzw. 9 %). Wege, die zu Freizeitzielen (z.B. Veranstaltungen, Sport, Erholung, Gastronomie etc.) unternommen werden, werden zu knapp einem Drittel mit der Außerfernbahn zurückgelegt.

MOBILITÄT NACH TAGESZEITEN



Nach Nutzergruppen (Außerfernbahn)

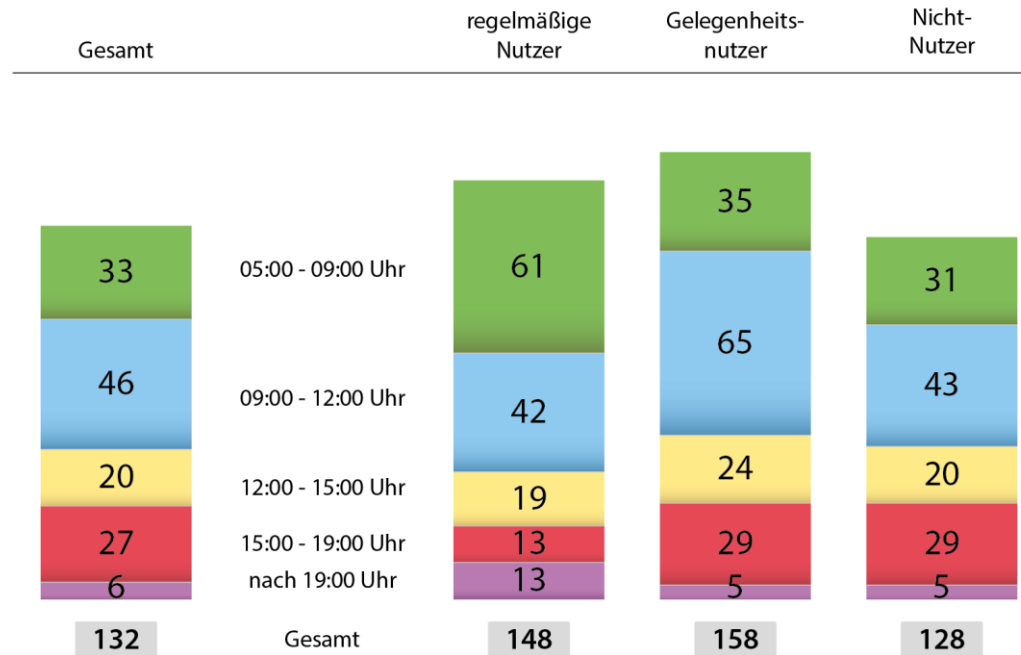


Abb. 11 Mobilität nach Tageszeit

Die regelmäßig durchgeführten Wegzwecke der Befragten verteilen sich relativ gleichmäßig über die Tageszeiten. Regelmäßige Nutzer berichten verhältnismäßig viele Wegstrecken, die am frühen Morgen zurückgelegt werden, bei Gelegenheitsnutzern entfallen ca. zwei Drittel der berichteten Wege auf die Vormittagszeit (9 bis 12 Uhr).

MOBILITÄT NACH WEGEENTFERNUNG



Nach Nutzergruppen (Außerfernbahn)

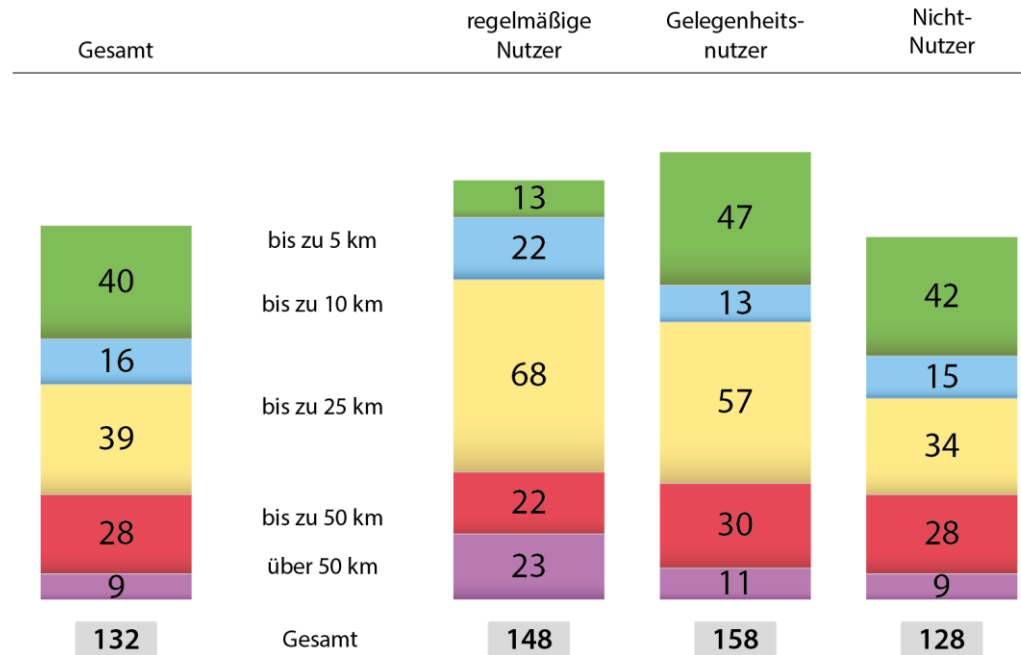


Abb. 12 Mobilität nach Wegeentfernung

Bei der berichteten Wegeentfernung der regelmäßig zurückgelegten Strecken zeigt sich, dass regelmäßige Nutzer der Außerfernbahn erwartungsgemäß längere Strecken zurücklegen: Entfernungen von bis zu 10 km liegen in dieser Gruppe lediglich bei 35 % der berichteten Wege vor.

6. Nutzungsbedingungen und Verbesserungsvorschläge „Außerfernbahn“

Neben den Wegzweck-bezogenen „Nicht-Nutzungsgründen“ der Außerfernbahn wurde nach allgemeinen Vorschlägen zur Verbesserung bzw. Attraktivitätssteigerung der Außerfernbahn gefragt.

- Bei 74 % aller berichteten Wege ist nach Angabe der Befragten eine Nutzung der Außerfernbahn unter keinen Umständen vorstellbar (Abb. 13). Für mehr als die Hälfte (58 %) aller berichteten Wege wird die Außerfernbahn bereits genutzt oder eine zukünftige Nutzung ist unter bestimmten Bedingungen vorstellbar.
- Die offenen Angaben zu diesen Nutzungsbedingungen sowie die allgemeinen Verbesserungsvorschläge der Personen wurden zu Nennungskategorien verdichtet (Abb. 14). Die häufigsten Nennungen entfielen dabei auf „Tarifsenkung allgemein“ (21 %), „Fahrzeit / Verbindungen / Umstiege“ und „Fahrtshäufigkeit tagsüber“ (16 %).

ZUKÜNFTIGE NUTZUNG DER AUßERFERNBAHN



Nach Nutzergruppen (Außerfernbahn)

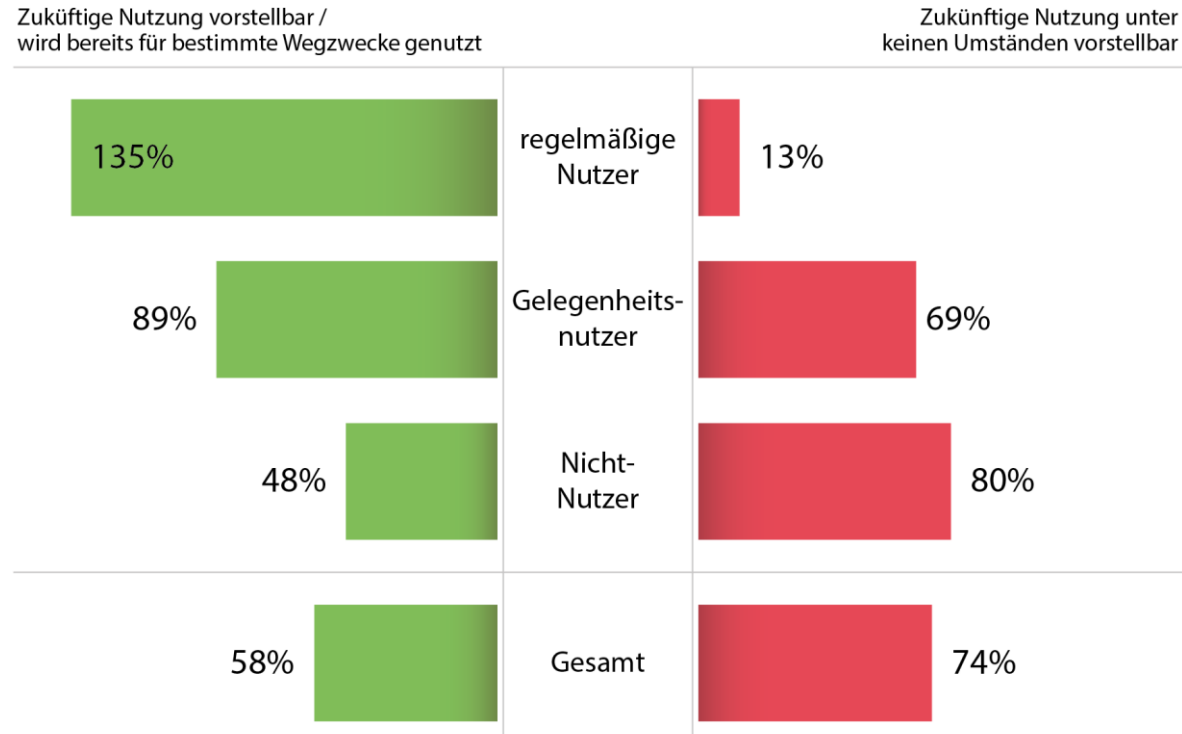


Abb. 13 Zukünftige Nutzung der Außerfernbahn nach Nutzergruppen

Für 58 % aller berichteten Wege ist eine zukünftige Nutzung der Außerfernbahn laut Aussagen der Befragten unter bestimmten Bedingungen vorstellbar / wird die Außerfernbahn bereits genutzt. Für 74 % der angegebenen Wegzwecke ist nach Meinung der Befragten eine Nutzung der Außerfernbahn unter keinen Umständen vorstellbar.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE



Top-10-Nennungen: Nach Nutzergruppen (Außerfernbahn)

	Gesamt	regelmäßige Nutzer	Gelegenheitsnutzer	Nicht-Nutzer
Tarifsenkung allgemein	21%	9%	22%	22%
Fahrzeit / Verbindungen / Umstiege	20%	18%	28%	19%
Fahrtenhäufigkeit tagsüber	16%	18%	17%	15%
Kostenloser ÖPNV	11%	5%	7%	13%
Anschlüsse / Koordinierung	9%	14%	9%	9%
Zugänglichkeit / Erreichbarkeit	9%	5%	4%	10%
Pünktlichkeit	7%	23%	7%	6%
Werbung / Aufklärung ÖPNV	7%	0%	0%	10%
Fahrradmitnahme	6%	0%	4%	7%
Erschließung ländlicher Raum	6%	0%	2%	7%

Abb. 14 Häufigste Verbesserungsvorschläge nach Nutzergruppen (Top-10)

Auf die offene Frage nach Nutzungsbedingungen und allgemeinen Verbesserungsvorschlägen entfielen 21 % der Nennungen auf den Bereich „Tarifsenkung“. Ein nennenswerter Anteil der Befragten sieht Verbesserungspotenzial bei „Fahrzeit / Verbindungen / Umstiege“ (20 %) und der Fahrtenhäufigkeit der Außerfernbahn tagsüber (16 %). Eine tabellarische Darstellung aller codierten Nennungen findet sich im Anhang Teil 2.

7. Potenziale für die „Außerfernbahn“

Die pro Wegezweck ermittelten Hinderungsgründe wurden im Rahmen einer Potenzialanalyse in objektive und subjektive Dimensionen überführt. Anschließend wurde eine Potenzialabschätzung für die Nutzung der Außerfernbahn vorgenommen (*Darstellungsbasis: Alle Personen*).

- Bei 11 % aller Personen werden die berichteten Wege ausschließlich mit der Außerfernbahn zurückgelegt.
- Bei 16 % der Personen liegt ein Sachzwang vor, der die Nutzung der Außerfernbahn für die berichteten Alltagswege verhindert. Sachzwänge sind einsehbarer Gründe, bei denen eine Nutzung objektiv nicht möglich ist (bspw. Laufwege sind krankheitsbedingt nicht zu bewältigen, Wirtschaftsverkehr, Transport schwerer Gegenstände). Bei 49 % der Wegezwecke der Befragten bietet die Außerfernbahn kein angemessenes System vorfinden, welche die Nutzung der Außerfernbahn verhindert. Sachzwänge und Systemdefizite bilden die beiden objektiv begründeten Hinderungsdimensionen, bei denen Potenziale den Wegfall von Sachzwängen bzw. umfangreiche systemverbessernde Maßnahmen voraussetzen (Abb. 15).
- Neben diesen beiden „objektiven“ Dimensionen lässt sich die Nicht-Nutzung der Außerfernbahn auch auf „subjektive“ Dimensionen zurückführen. Die (unzureichende) Informiertheit (56 %), fehlende Akzeptanz (42 %), negative Beurteilung des Komforts (27 %), negativ bewertete Reisezeit und „Kosten“ einer Fahrt mit der Außerfernbahn (jeweils 20 %) werden dabei am häufigsten angeführt (Abb. 15).
- Die abschließende (hierarchisierte) Potenzialanalyse führte zu dem Ergebnis, dass nach Berücksichtigung der objektiven Hinderungsgründe (Sachzwang, System) 27 % der Personen als Potenzial für die Außerfernbahn-Nutzung verbleiben (Abb. 16). Bei 25 % der Person schließen „nur“ subjektive Gründe die Nutzung der Außerfernbahn aus. Der Anteil an tatsächlich „wahlfreien“ Personen liegt schließlich bei 2 % der Befragungsteilnehmer. Bei Wahlfreiheit liegen keine Hinderungsgründe gegen die Nutzung der Außerfernbahn vor, so dass einer unmittelbaren Nutzung schon jetzt (also auch ohne Maßnahmen zum Abbau von Hindernissen) unmittelbar möglich wäre.
- Es zeigt sich, dass die Nutzung der Außerfernbahn auch ohne teure systemverbessernde Maßnahmen deutlich gesteigert werden könnte. Durch weiche Maßnahmen zur Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung können deutliche Neukundenpotenziale erschlossen werden.

AGGREGIERTE DIMENSIONEN FÜR DIE AUßERFERNBAHN



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

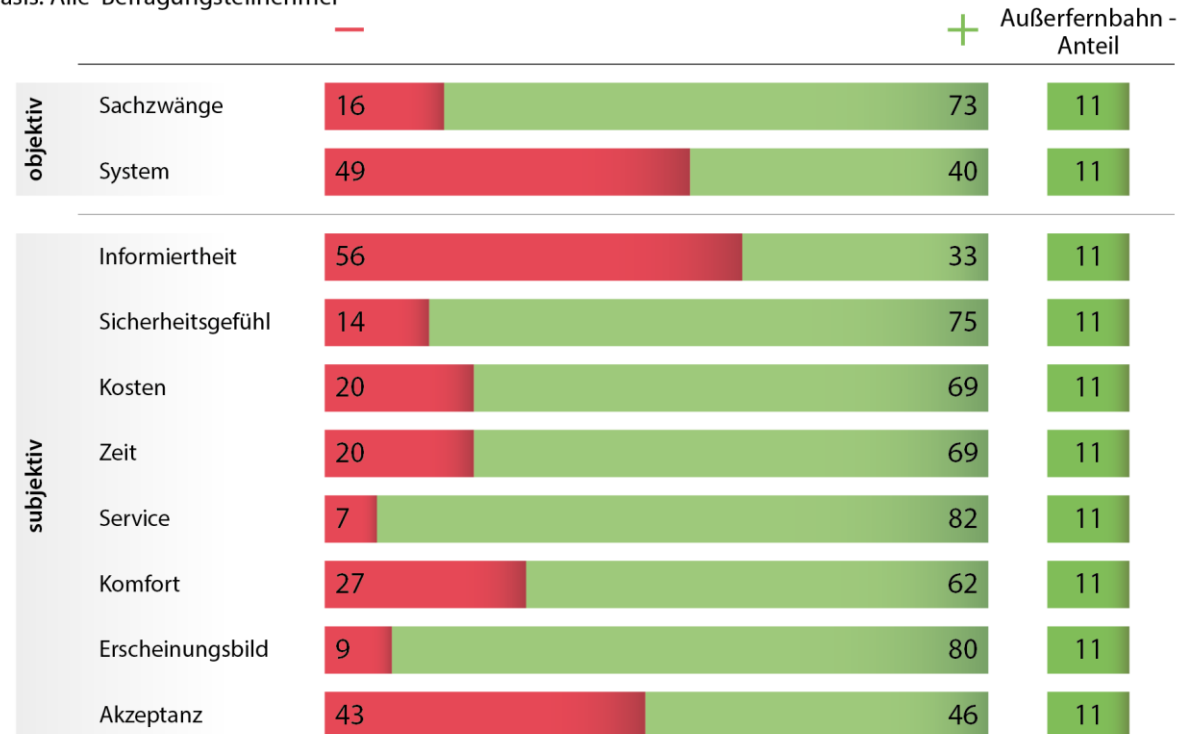


Abb. 15 Aggregierte Dimension der Hinderungsgründe für eine Nutzung der Außerfernbahn

Bei 11 % aller Personen werden die berichteten Wege ausschließlich mit der Außerfernbahn zurückgelegt. In 16 % aller Fälle liegt ein Sachzwang gegen die Nutzung der Außerfernbahn vor. 49 % der Befragten verfügen über kein angemessenes System, wodurch eine Nutzung der Außerfernbahn ebenfalls ausgeschlossen ist. Bei den subjektiven Hinderungsgründen für die Außerfernbahn sind die unzureichende Informiertheit (56%), die (fehlende) „Akzeptanz“ (43 %), der „Komfort“ (27 %) die „Fahrzeit“ und die „Kosten“ (jeweils 20 %) von hoher Bedeutung. Das Sicherheitsgefühl (14 %), das Erscheinungsbild (9 %) und der Service (7%) werden vergleichsweise selten als Hinderungsgrund angeführt.

POTENZIALE FÜR DIE AUßERFERNBahn



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

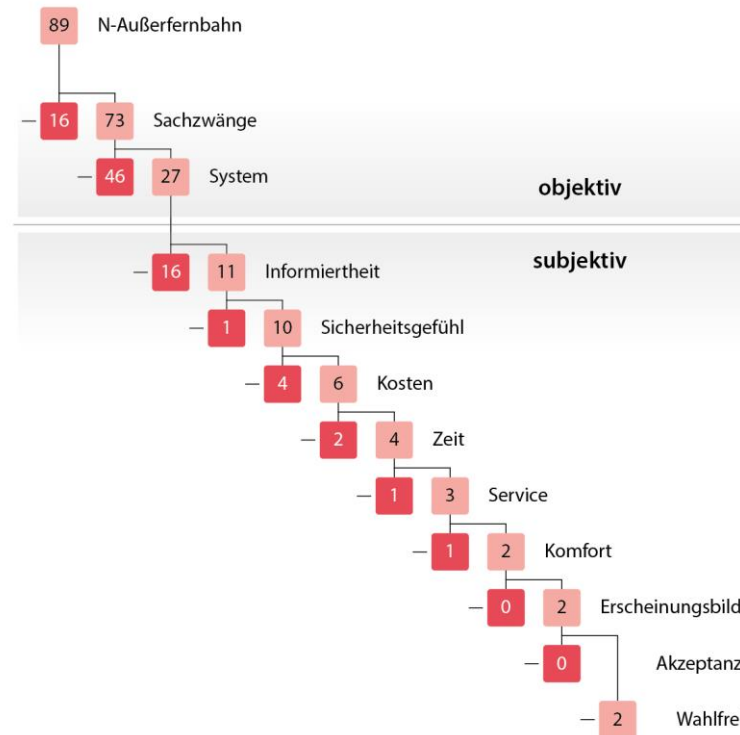


Abb. 16 (Erschießungs-)Potenziale der Außerfernbahn in hierarchisierter Darstellung

89 % der Befragten entscheiden sich bei der Verkehrsmittelwahl (ihrer regelmäßig anfallenden Wege) gegen die Außerfernbahn. Eine Nutzung der Außerfernbahn wird fast einem Drittel der Personen allein durch objektive Gründe (16 % Sachzwänge und 46 % System) ausgeschlossen. Als Potenzial für die Außerfernbahn verbleiben somit noch 27 % aller Personen. Bei einem Viertel der Personen schließen rein subjektive Gründe die Nutzung der Außerfernbahn aus. 2 % der Personen sind schließlich „wahlfrei“ und könnten jederzeit die Außerfernbahn nutzen.

Anhang Teil 1: Deskriptive Statistiken zur Soziodemographie

Alter



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

16 - 29 Jahre	11,8%
30 - 49 Jahre	35,4%
50 - 69 Jahre	32,8%
70 Jahre und älter	20,0%
Gesamt	100%

Geschlecht



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

männlich	46,2%
weiblich	53,8%
Gesamt	100%

Haushaltsgröße

Basis: Alle Befragungsteilnehmer

Eine Person	21,4%
Zwei Personen	44,6%
Drei Personen und mehr	34,0%
Gesamt	100%

Erwerbsstatus

Basis: Alle Befragungsteilnehmer

Hausfrau/-mann	3,0%
Rentner/-in	49,6%
in Schulausbildung	2,4%
in Hochschulausbildung	1,6%
zur Zeit arbeitslos	0,2%
teilweise berufstätig	9,0%
voll berufstätig	35,8%
Gesamt	100%

Pkw-Besitz

Basis: Alle Befragungsteilnehmer

ja	82,2%
nein	17,8%
Gesamt	100%

Mitfahrgelegenheit

Basis: Alle Befragungsteilnehmer

ja, ständig verfügbar	89,6%
nein, nicht ständig verfügbar	10,4%
Gesamt	100%

ÖPNV-Fahrtberechtigung

Basis: Alle Befragungsteilnehmer

im Besitz einer dauerhaften Fahrtberechtigung	10,2%
nicht im Besitz einer dauerhaften Fahrtberechtigung	89,8%
Gesamt	100%

Anhang Teil 2: Verbesserungsvorschläge

Verbesserungsvorschläge



Basis: Befragungsteilnehmer, die Verbesserungsvorschläge nannten

HALTESTELLE	8,8%
Ausstattung der Haltestelle	3,0%
Barrierefreiheit der Haltestelle	3,0%
Park & Ride ausbauen/einrichten	0,3%
Sauberkeit/Ordnung an Haltestellen	0,7%
Sicherheit an Haltestellen (bauliche Gestaltung)	1,7%
FAHRZEUG	12,8%
Barrierefreiheit der Fahrzeuge	2,4%
Fahrradmitnahme	6,1%
Platzangebot in Fahrzeugen (Gepäckablagen)	1,0%
Fahrzeugkomfort	1,0%
Sauberkeit/Ordnung in Fahrzeugen	1,3%
Modernisierung der Fahrzeuge	0,7%
Platzangebot in Fahrzeugen	0,3%
STRECKENNETZ / SYSTEM	54,2%
Zugänglichkeit/Erreichbarkeit der Haltestelle	8,8%
Fahrzeit/Verbindungen/Umstiege	20,2%
Neue Linien / dichteres Netz	2,7%
Streckennetz ausbauen	1,0%
Sicherstellung von Anschlüssen	9,4%
Erschließung ländlicher Raum durch Zubringerverkehrsmittel	5,7%
Busnetz ausbauen	3,4%
Organisation des ÖV (Vernetzung der Verkehrsunternehmen ausbauen)	0,7%
Störungen reduzieren	0,7%
Baustellen reduzieren	1,3%
Abbau von Behinderungen für den ÖPNV	0,3%
FAHRTENHÄUFIGKEIT / ZEIT	31,6%
Fahrtenhäufigkeit abends / nachts	4,4%
Fahrtenhäufigkeit tagsüber	15,5%
Pünktlichkeit	7,4%
Taktverdichtung/häufigere Fahrten	1,3%
Erhöhter Fahrzeugeinsatz zu Stoßzeiten	2,0%
Takt/Fahrzeit in Ausnahmesituationen	0,7%
Beschleunigungsmaßnahmen	0,3%

Verbesserungsvorschläge (Fortsetzung)


Basis: Befragungsteilnehmer, die Verbesserungsvorschläge nannten

INFORMATION / SERVICE	8,8%
elektronische Fahrgastinformation verbessern	0,3%
Gestaltung/Lesbarkeit Fahrpläne	0,3%
Information bei Störungen	0,3%
Information zu Freizeit- und Zusatzangeboten	3,7%
Information zu Umleitungen/Verspätungen/Ausfällen	0,7%
Information zum ÖV-Angebot	2,0%
Verbesserung der Informationsaushänge	0,3%
Freundlichkeit/Kompetenz des Personals	1,0%
TARIFE	49,8%
Bedienung der Fahrkartenautomaten	0,3%
einfache/einheitliche Tarife	2,0%
Fahrkartenverkaufsstellen ausbauen	0,7%
flexibleres Tarifsysteem	0,3%
Geltungsbereich Fahrkarte (besonders Kurzstrecke)	0,3%
Job-/Firmen-/Umwelt-/Semesterticket verbessern	0,7%
kostenlose Fahrradmitnahme	3,4%
Orientierung am 'Wiener Modell'	0,7%
Preissenkung/Freifahrten für finanziell Schwache	1,7%
Tarifsenkung allgemein	21,2%
Veranstaltungen inklusive ÖV-Nutzung fördern	1,3%
Familienfreundliches Tarifsysteem	1,0%
Abo-Preise absenken	3,4%
Preis-/Leistungsverhältnis verbessern	0,7%
Bonuspunkte bei Ticketkauf	0,3%
Schülerticket / Ausbildungsticket	0,7%
Kostenloser ÖPNV	11,1%
PR	7,7%
Werbung/Aufklärung über die Vorzüge des ÖV	7,4%
ÖV soll in städtischer Hand bleiben	0,3%
SICHERHEIT	3,0%
Sicherheit vor Diebstählen an Haltestellen	0,3%
Sicherheit vor Diebstählen in Fahrzeugen	0,3%
Sicherheit vor Ansteckung an Haltestellen	0,3%
Persönliche Sicherheit an Haltestellen	2,0%
SONSTIGES	0,3%
Verbesserung allgemein (ÖV Sonstiges)	0,3%
GESAMT	177,1%