

VCD Hintergrund

VCD Bahntest 2009

Die Mobilitätsbedürfnisse von Fahrgästen
und potenziellen Fahrgästen der Bahn



Inhalt

Einleitung	3
VCD Bahntest 2009	3
Hintergrund	3
Umweltvorteile der Bahn	3
Mehr Verkehr auf die Schiene	4
Bahnreisende – unbekannte Wesen?	4
Ziel der Untersuchung	4
Methodik	5
Ergebnisse	7
Verkehrsmittelwahl.....	7
Einschätzungen zum Verkehrsmittel Bahn.....	11
Ansprüche an das Verkehrsmittel Bahn.....	13
Konkrete Beurteilung der zuletzt durchgeführten Reise mit der Bahn	15
Konsequenzen und Forderungen	17
1. Vorurteile gegenüber der Bahn	17
2. Mythos »Kostenvorteil Auto«	17
3. Faktor »Flexibilität« für die Verkehrsmittelwahl	17
4. Faktor »Zeit« für die Verkehrsmittelwahl	18
5. Faktor »Pünktlichkeit« beim Bahnfahren	19
6. Faktor »Erreichbarkeit« des Bahnhofs	19
Impressum	20

Einleitung

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) setzt sich seit 1986 für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität ein. Ziel des als gemeinnützig anerkannten Umwelt- und Verbraucherverbandes ist es, die Belastung von Mensch und Natur mit Klimagasen, Schadstoffen und Verkehrslärm zu verringern, den hohen Flächen- und Landschaftsverbrauch durch immer mehr Verkehrsinfrastruktur zu bremsen sowie die dramatischen Unfallzahlen im Straßenverkehr zu senken.

Um diese Ziele zu erreichen, ist es aus Sicht des VCD notwendig, unnötige Wege und Transporte zu vermeiden, Verkehr von umweltbelastenden auf umweltschonende Verkehrsmittel zu verlagern und Antriebe und Fahrzeuge effizienter zu machen.

Fahren mit der Bahn ist die umweltschonende Alternative zum Autofahren und Fliegen. Bei guter Auslastung ersparen Bahnen der Umwelt Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase. Ziel des VCD ist es daher, Bahnfahren so attraktiv wie möglich zu machen. Damit möglichst viele Menschen ressourcen- und klimaschonend mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein können, müssen das Angebot auf der Schiene attraktiv, die Nutzungsmöglichkeiten unkompliziert, die Fahrpreisgestaltung übersichtlich und die Serviceleistungen rund um die Reise gut sein.

VCD Bahntest 2009

Der VCD Bahntest hat Tradition, seit 2001 führt der VCD ihn fast ausnahmslos jedes Jahr durch. 2001 und 2002 stellte der VCD neben der Pünktlichkeit der Züge unter anderem die Aspekte Sauberkeit, Sicherheit, Service und Gepäcktransport auf den Prüfstand. In den folgenden Jahren ging es um die Beratungsqualität für Reisen mit dem Fernverkehr, jeweils mit unterschiedlichen Schwerpunkten: Inlandsreisen allgemein, Reisen in das benachbarte Ausland, Reisen in deutsche Urlaubsgebiete und schließlich um den telefonischen Reiseservice (www.vcd.org/bahntest.html).

Mit den VCD Bahntests der vergangenen Jahre ist die Beratungsqualität für Bahnreisen untersucht worden. Die Forderungen, die der VCD aus den Ergebnissen seiner Untersuchungen entwickelt hat, sind zum Teil von der Deutschen Bahn AG umgesetzt, so zum Beispiel die Optimierung der Beratungssoftware im Jahr 2005 und die Umstellung des telefonischen Reiseservices im Jahr 2008 auf eine zentrale und kostengünstigere Telefonnummer.

Der VCD wendet sich mit seinem Bahntest 2009 einem neuen inhaltlichen Schwerpunkt zu. Künftig werden die Fahrgäste und potenziellen Fahrgäste und ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt der Untersuchung gestellt. Mit der sogenannten Panelbefragung (siehe Abschnitt »Methodik«) werden Personen nach ihren Kenntnissen über das Bahnangebot, ihre Einstellungen zum Bahnfahren und ihren Erwartungen an die Bahn gefragt, aber auch zu ihrem Mobilitätsverhalten allgemein.

Auch in diesem Jahr führt der VCD seine erfolgreiche und langjährige Zusammenarbeit mit dem Qualitätsforschungsinstitut Quotas aus Hamburg fort (www.quotas.de).

Hintergrund

Umweltvorteile der Bahn

Grundsätzlich ist der Transport auf der Schiene umweltverträglicher als der auf der Straße. Der geringe Rollwiderstand von Rad und Schiene, die kreuzungsfreien Strecken und die effizienter und emissionsärmer werdende Stromerzeugung – all das wirkt sich zu Gunsten der Schiene aus. So verbrauchen Privatautos im Schnitt doppelt so viel Treibstoff für die gleiche Strecke wie der ÖPNV (Bus, Straßenbahn und Eisenbahn), entsprechend ist auch das Verhältnis bei den CO₂-Emissionen.

Der Schlüsselfaktor für die Umweltfreundlichkeit und nicht zuletzt auch für die wirtschaftliche Effizienz eines Verkehrsmittels ist der Auslastungsgrad. Je mehr Menschen mitfahren, desto besser die Klimabilanz.

Mehr Verkehr auf die Schiene

»Mehr Verkehr auf die Schiene« – dieses Ziel verfolgt auch die Politik, mit Erfolg. Noch nie sind in Deutschland so viele Menschen mit der Eisenbahn gefahren wie heute. Über 2,3 Milliarden Fahrten wurden im Jahr 2008 mit der Bahn durchgeführt, gut 55 Prozent mehr als vor der Bahnreform im Jahr 1994. Mit 2,2 Milliarden Fahrgästen im Jahr 2008 erzielte der Eisenbahnnahverkehr einen Zuwachs von 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch der Bahnfernverkehr konnte mit 124 Millionen Reisenden das Vorjahresergebnis um 3,9 Prozent deutlich verbessern (Statistisches Bundesamt 2009).

Aber die Potentiale des Schienenverkehrs sind längst nicht ausgeschöpft, auch wenn zu Hauptverkehrszeiten leicht der Eindruck entsteht, dass die Züge überfüllt seien. Die tatsächlichen Auslastungswerte liegen laut dem Heidelberger Institut für Energie und Umweltforschung (ifeu) signifikant unter der 100-Prozent-Marke. Für das Jahr 2006 wird die durchschnittliche Auslastung von Lokal- und Regionalzügen mit 19,8 Prozent angegeben, bei der S-Bahn sind es 28,4 Prozent. Die durchschnittliche Auslastung der Züge des Fernverkehrs betrug laut Deutscher Bahn AG (DB AG) 43 Prozent im Jahr 2006 (2008: 44,2 Prozent).

Bahnreisende – unbekannte Wesen?

Menschen fahren häufiger mit dem Zug, wenn das Angebot stimmt. Doch was genau ist es, was Menschen zu Bahnreisenden macht oder sie, andererseits, vom Bahnfahren abhält? Wie weit spielen Gewohnheiten, Einstellungen, Kenntnisse über Verkehrsmittel, Vorurteile etc. eine Rolle? Was muss getan werden, damit mehr Menschen auf die Bahn umsteigen?

Diese Fragen waren der Anlass für die Studie »Verbrauchererwartungen an Dienstleistungsqualität im Bahnverkehr« vom Dezember 2008, die der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv) beim IGES Institut GmbH in Auftrag gegeben hat. Mit der Studie sollte geklärt werden, »nach welchen Methoden die Anbieter von Schienenpersonenverkehren in Deutschland die Kundenpräferenzen ermitteln, wie die Ergebnisse in die Angebotsplanung einfließen und welche Forderungen sich aus dem gegenwärtigen Kenntnisstand für die Verbraucherpolitik ergeben«.

Laut Studie des vzbv ist die Untersuchung von J. Perry aus dem Jahr 1998 die interessanteste. Demnach sind für Fahrgäste der Fahrpreis und der Reisezeitaufwand am wichtigsten, was sich mit den Ergebnissen älterer Untersuchungen deckt. Weiter stellt die vzbv-Studie fest, dass sich möglicherweise die Erwartungen der Verbraucher und Verbraucherinnen inzwischen geändert haben. Außerdem fehle in den meisten Studien eine Befragung der Menschen, die die Bahn nicht nutzen.

Einige Ergebnisse der vzbv-Studie wurden in dem Studiendesign für den VCD Bahntest 2009 berücksichtigt.

Ziel der Untersuchung

Der VCD will mit seiner Untersuchung dazu beitragen, den Schienenpersonenverkehr attraktiver zu gestalten, damit Menschen statt mit dem Auto oder dem Flugzeug mit der Bahn fahren. Der VCD erhofft sich durch die Studie mehr Klarheit darüber, was getan werden muss, damit mehr Menschen auf die umweltfreundliche Bahn umsteigen.

Da liegt es natürlich nahe, die Menschen selbst danach zu fragen, warum sie Bahnfahren und vor allem, warum sie es nicht tun und was bei den Punkten »Angebote« und »Serviceleistungen« bei der Bahn verbessert werden muss. Diese Fragen stellt der VCD in seiner Untersuchung nicht nur den Menschen, die die Bahn bereits nutzen, sondern auch denen, die das Bahnfahren noch nicht für sich entdeckt haben.

Das Mobilitätsverhalten Einzelner wird hauptsächlich von äußeren Faktoren beeinflusst. Auf diesen Aspekt bezieht sich der erste Teil der Untersuchung: Welche Verkehrsmittel stehen derzeit zur Verfügung? Wie weit ist der Weg zur Arbeit? Welche anderen Ziele müssen regelmäßig erreicht werden? Wie weit ist es bis zur nächsten Haltestelle? Im zweiten Teil wird die persönliche Einstellung zur Mobilität untersucht, da auch sie maßgeblichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels hat.

Häufig ist die Wahl des Verkehrsmittels pure Gewohnheit. Das Auto steht fahrbereit vor der Haustür, Vorurteile und Ausreden wie »Fahrradfahren ist nicht möglich, weil es zu viel regnet« oder auch »die Bahn kommt sowieso zu spät«

erschweren ein Umdenken. Außerdem verhindern das Nichtwissen von ganz praktischen Dingen über die Bahnnutzung das Umsteigen, also: Wie komme ich an die richtige Fahrkarte? Wann fährt der Zug ab? Kommt er auch pünktlich? Deswegen fragen wir auch nach Kenntnissen über das Verkehrsmittel Bahn und nach den Einschätzungen über das Angebot. Und die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Panels werden danach befragt, wie ihre letzte Bahnreise verlaufen ist.

Der VCD nutzt die Ergebnisse der Studie, um Forderungen und Verbesserungsvorschläge für eine attraktive Bahn an die verantwortlichen Gremien zu stellen. Die Ansprechpartner sind unter anderem der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die Deutschen Bahn AG (DB AG) und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Aufgabenträger des SPNV sowie die Bundes- und Landespolitik.

Methodik

Die Untersuchungsmethode des VCD Bahntests 2009 besteht aus einer zweiwöchigen Panel-Befragung. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Panels sind bundesweit verteilt und wurden nach bestimmten Strukturmerkmalen (regionale Verteilung, Alter, Geschlecht etc.) postalisch angeworben. Das Panelverfahren eignet sich besonders für aufwändigere Befragungen, mit denen eventuelle Veränderungen im Zeitverlauf festgestellt werden sollen. Durch die aktive Rekrutierung und die Pflege des Panels wird eine hohe Qualität der Daten gewährleistet. Insgesamt 3200 Personen wurden aufgefordert, den Fragebogen für den VCD Bahntest 2009 auszufüllen, davon haben 2600 zwischen dem 14. und 28. April 2009 die Fragen zur Mobilität und zum Bahnverkehr vollständig ausgefüllt.

Im Mittelpunkt der Untersuchung steht das Mobilitätsverhalten der Befragten mit dem Schwerpunkt Bahnverkehr. Dabei wurde eine sorgfältige Abgrenzung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorgenommen. Die TeilnehmerInnen wurden explizit darauf hingewiesen, dass die Fragen sich ausschließlich auf den Eisenbahnverkehr beziehen und ebenso auch ihre Beurteilungen nur dazu abzugeben sind.

- Der **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** umfasst alle Nahverkehrszüge und S-Bahnen.
- Der **Fernverkehr** umfasst InterCityExpress (ICE), InterCity (IC), EuroCity, Interconnex und die Nachtzüge.

Nicht Gegenstand der Untersuchung ist der straßengebundene ÖPNV. Hierzu zählen Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und Stadtbahnen. Diese sind zwar ein sehr wichtiger Bestandteil vor allem des innerstädtischen Mobilitätsverhaltens, da der Schwerpunkt der Untersuchung jedoch auf dem Bahnverkehr liegt, musste eine eindeutige Abgrenzung gewählt werden.

Anhand eines detaillierten Fragebogens wurde eine umfangreiche Analyse des Mobilitätsverhaltens der befragten Personen vorgenommen. Insgesamt wurden fünf verschiedene Themenblöcke abgefragt.

- Allgemeine Mobilität
- Soziodemografische Daten
- Bahnverkehr allgemein
- Hintergründe zum Bahnverkehr
- Konkrete letzte Bahnfahrt

1. Der erste Themenblock **allgemeine Mobilität** beschäftigt sich mit dem Mobilitätsverhalten der einzelnen Personen. Dabei wird versucht, ein umfangreiches Mobilitätsprofil zu erstellen, welches sich aus Fragen zu nachfolgenden Themenfeldern zusammensetzt:

- zum Fahrzeugbesitz
- zur Nutzungshäufigkeit
- zu welchem Zweck oder Ziel das Fahrzeug genutzt wird
- zu der Entfernung der einzelnen Ziele
- zu den Kriterien, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst haben
- zur Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof
- zur SPNV- Nutzung
- zur Nutzung des Fernverkehrs
- zu den Kriterien, die generell die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

2. Der zweite Themenblock umfasst einige ergänzende **soziodemografische Daten** zu den bereits vorhandenen Daten (Region, Haushaltsgröße etc.), um ein umfassenderes Bild von den befragten Personen zu erhalten. Hierzu wurden Fragen gestellt zum:

- aktuellen Status
- monatlichen Haushaltseinkommen
- Alter und Geschlecht.

3. Der dritte Abschnitt zum Thema **Bahnverkehr allgemein** dient dazu, ein allgemeines Profil der TeilnehmerInnen in Bezug auf das Angebot und die Nutzungsgründe der Bahn zu erstellen. Dieser Abschnitt konnte selbstverständlich nur von den Bahn-NutzerInnen beantwortet werden.

- Beurteilung des Angebots im SPNV
- Nutzungsgrund SPNV
- Beurteilung des Angebots im Fernverkehr
- Nutzungsgrund Fernverkehr.

4. Im vierten Themenkomplex werden detaillierte **Hintergründe zur Bahnnutzung** ermittelt. Dabei lag der Schwerpunkt auf den einzelnen Merkmalen, die die Nutzer und NichtnutzerInnen mit dem Bahnverkehr verbinden.

- Detaillierte Nutzungsgründe
- Merkmale, die mit dem SPNV verbunden werden
- Merkmale, die mit dem Fernverkehr verbunden werden
- Bedeutung von Merkmalen des Bahnfahrens

In einem weiteren Schritt wird versucht, mögliche weitere Nutzungspotenziale zu ermitteln, beziehungsweise die Faktoren und Merkmale, die dieses Nutzungspotenzial beeinflussen.

Mit Hilfe einer Conjoint-Analyse* werden die für die befragten Personen wichtigen Merkmale einer Bahnreise und deren Wertigkeit für die Nutzer- und NichtnutzerInnen ermittelt. Das heißt, die TeilnehmerInnen der Studie sollten anhand von konkreten Bahnreiseangeboten beurteilen, welche Verbindung beziehungsweise welches Angebot ihnen am meisten zusagt, welche/s am zweitmeisten usw.

Ein Reiseangebot für eine 100 Kilometer lange Bahnreise besteht aus vier verschiedenen Merkmalsausprägungen:

Preis:	20 oder 30 Euro
Komfort:	ein oder kein Umstieg
Dauer:	1 oder 1,5 Stunden
Pünktlichkeit:	niedrig oder hoch

Beispiel:

Variante 1: Die Zugfahrt kostet 30 Euro, hat keinen Umstieg, dauert 1,5 Stunden und hat eine hohe Pünktlichkeit.

Variante 2: Die Zugfahrt kostet 20 Euro, hat einen Umstieg, dauert 1 Stunde und hat eine hohe Pünktlichkeit.

Somit kann anhand von konkreten Bahnreiseangeboten die Bedeutung bestimmter Merkmale für die Befragten sinnvoll abgeleitet werden.

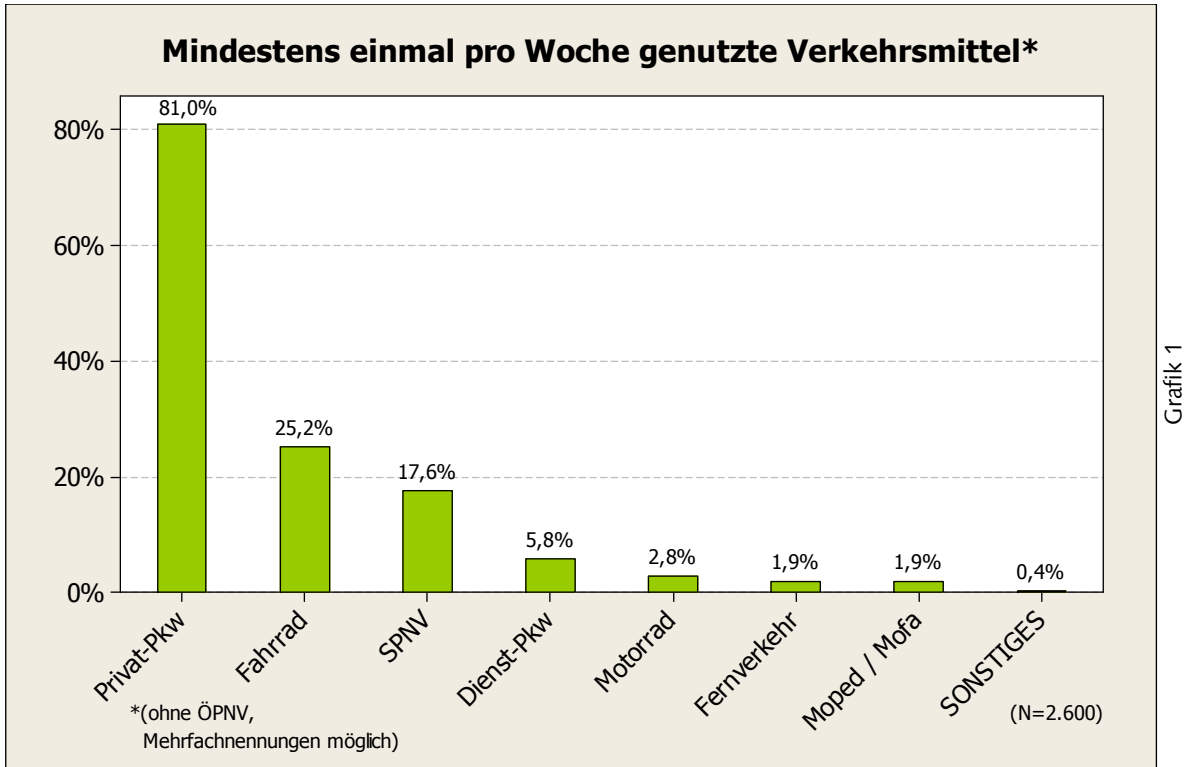
5. Die oben genannten Themenkomplexe füllten alle Personen aus. Abschließend wurden Fragen nach der **zuletzt unternommenen Bahnfahrt** im Zeitraum der vergangenen drei Monate gestellt. Den Fragebogen nach der konkreten Bahnfahrt beantworteten insgesamt 1158 Personen, 658 nutzten den SPNV und 500 den Bahnfernverkehr. Der Themenbereich beinhaltete im Einzelnen:

- Datum und Uhrzeit der letzten Bahnfahrt
- Fahrt mit SPNV oder Fernverkehr
- Ziel und Zweck der letzten Bahnfahrt
- Alternatives Verkehrsmittel vorhanden, wenn ja welches
- Grund der Bahnnutzung
- Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit der Bahn
- Zufriedenheit mit der Sauberkeit in der Bahn
- Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Zugpersonals
- Zufriedenheit mit der letzten Bahnfahrt insgesamt

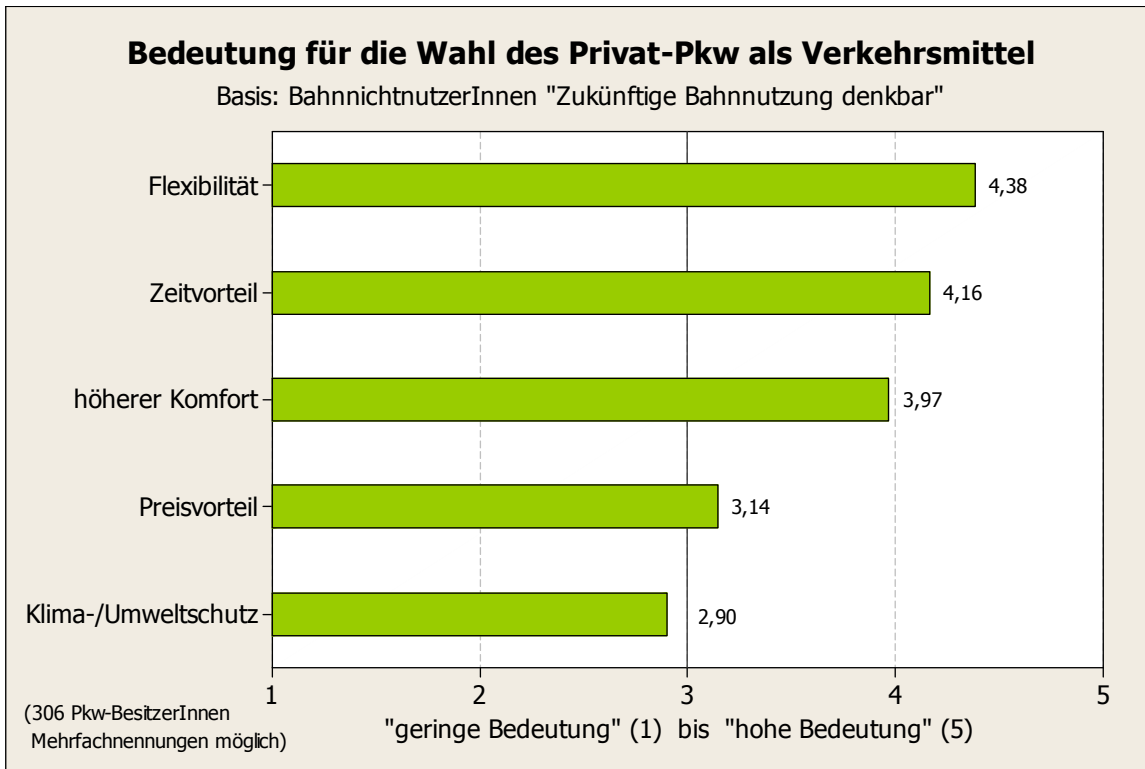
* Methodisches Verfahren zu einer ganzheitlichen Betrachtung: Dazu werden ausgewählte Eigenschaften eines Gutes mit bestimmten Bedeutungsgewichten versehen, um daraus ein möglichst allgemeingültiges Gesamt-Präferenzurteil der Befragten ableiten zu können.

Ergebnisse

Verkehrsmittelwahl

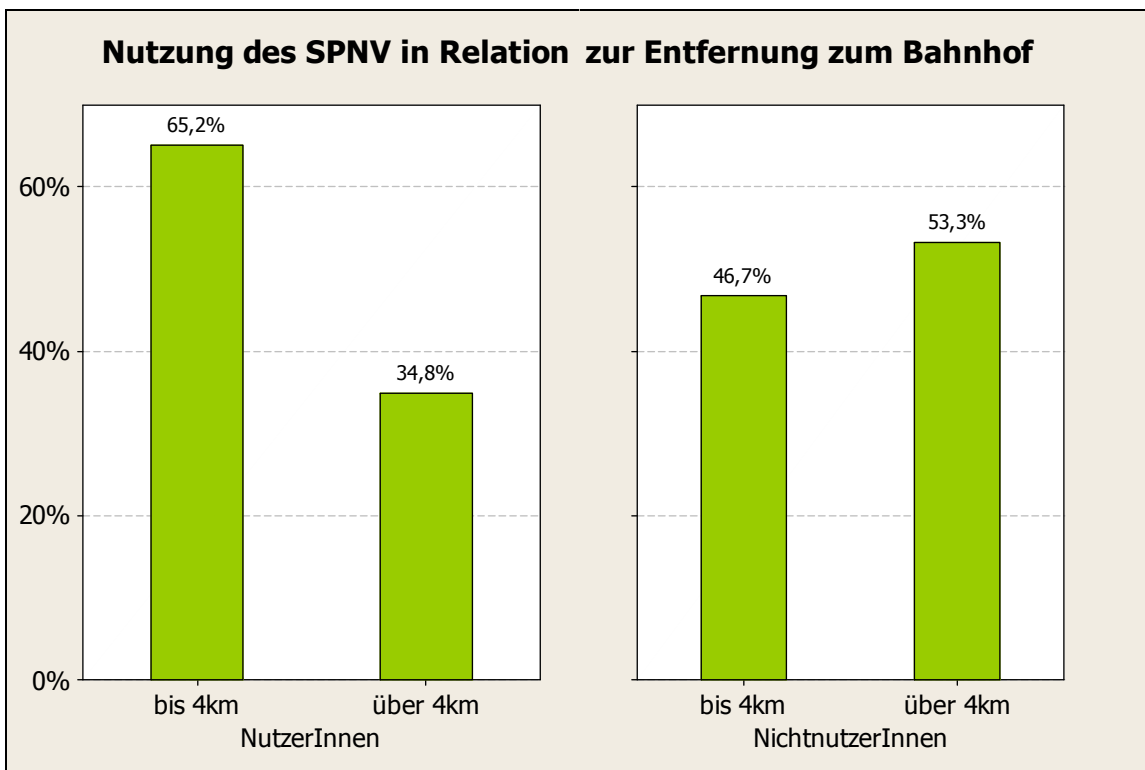


Der private Pkw mit einem Anteil von 81 Prozent wird mit großem Abstand am meisten genutzt, gefolgt vom Fahrrad mit 25,2 Prozent. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steht mit 17,6 Prozent an dritter, der Fernverkehr mit 1,9 Prozent an sechster Stelle.



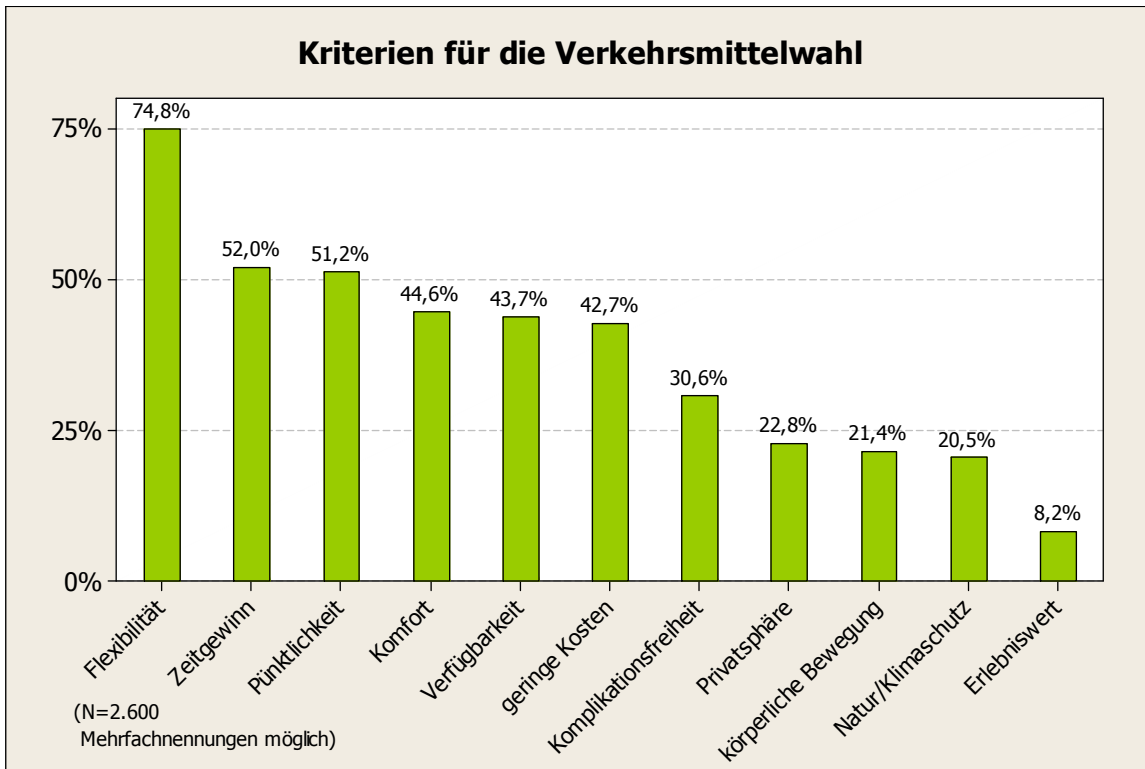
Grafik 2

Menschen, die bisher nicht Bahn fahren, schätzen am Auto seine flexible Nutzung. Sie versprechen sich außerdem einen Zeitvorteil, wenn sie statt mit der Bahn mit dem eigenen Auto fahren.



Grafik 3

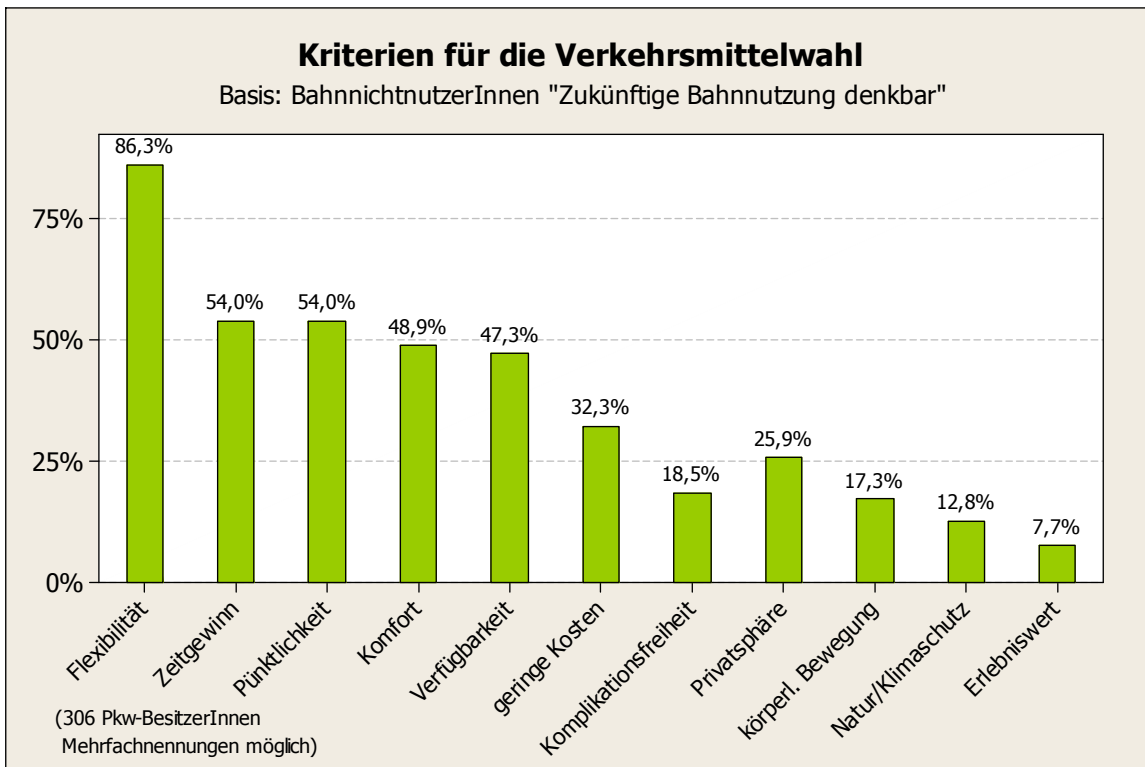
65,2 Prozent der BahnnutzerInnen wohnen bis zu vier Kilometer vom nächsten Bahnhof entfernt, aber nur 46,7 Prozent der NichtbahnfahrerInnen. Eine gute Anbindung führt demnach zu einer verstärkten Nutzung des Nahverkehrs, während weitere Entfernungen zum nächsten Bahnhof die Nutzung unattraktiver machen.



Grafik 4

Diese Grafik bestätigt noch einmal, dass Menschen vor allem flexibel mobil sein wollen. 74,8 Prozent der Befragten geben dieses Kriterium für ihre Verkehrsmittelwahl an. Auch Zeitgewinn und Pünktlichkeit spielen eine wichtige Rolle, die Höhe der Kosten befindet sich mit 42,7 Prozent erst auf Rang sechs. Klima- und Umweltschutz spielen nur eine untergeordnete Rolle. Der Umweltvorteil der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern wird zwar anerkannt (siehe Grafiken 7 und 9), ist aber kein Kriterium für die Verkehrsmittelwahl.

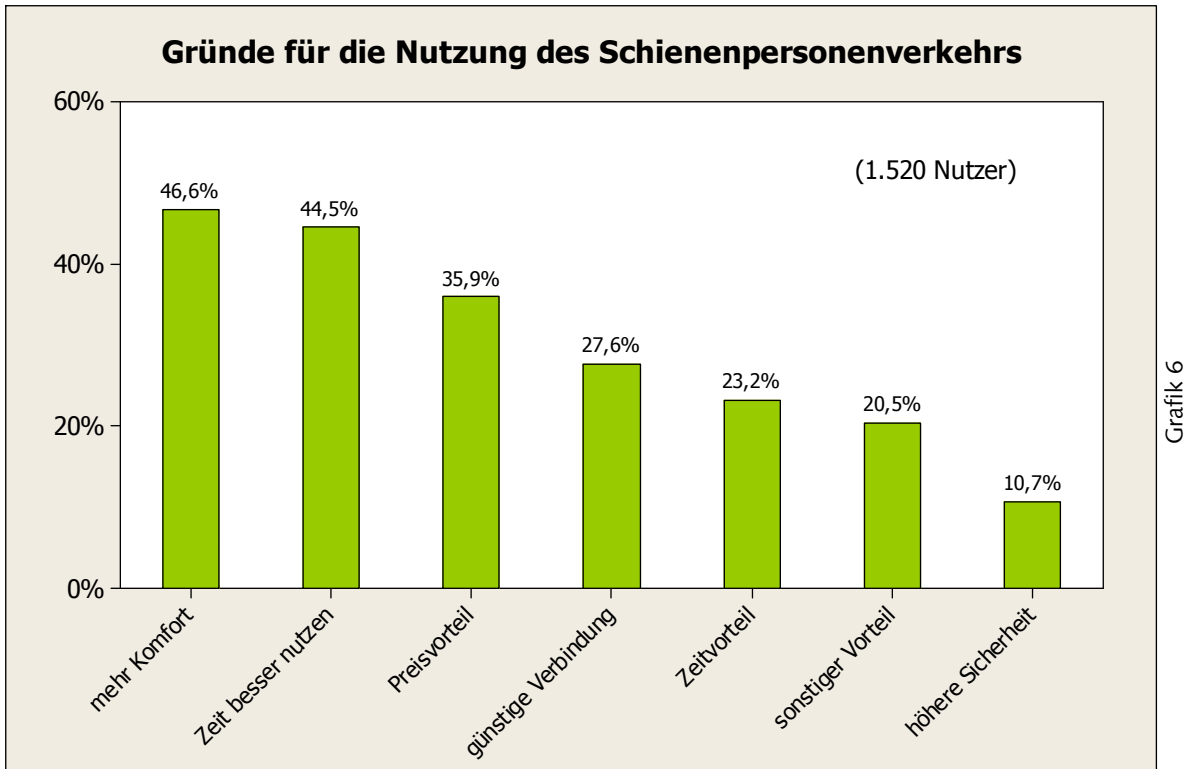
Grafik 5 zeigt die Ergebnisse der Nichtbahnfahrenden (höchstens einmal im Jahr), die sich bei Erfüllung ihrer Anforderungen vorstellen können, in Zukunft Bahn zu fahren:



Grafik 5

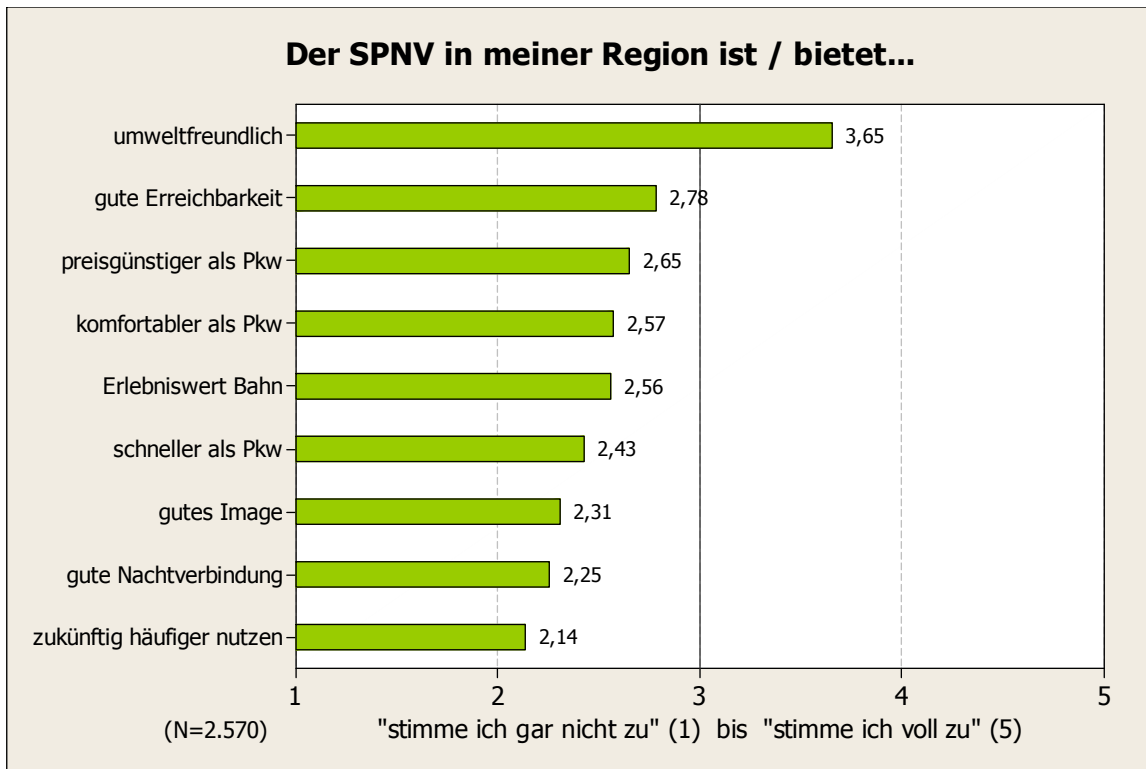
Bei potenziellen neuen BahnnutzerInnen spielt die Flexibilität, die einem ein Verkehrsmittel bietet, mit 86,3 Prozent eine noch größere Rolle.

1520 Personen, die bereits mit der Bahn fahren, wurden nach ihren Gründen dafür gefragt:



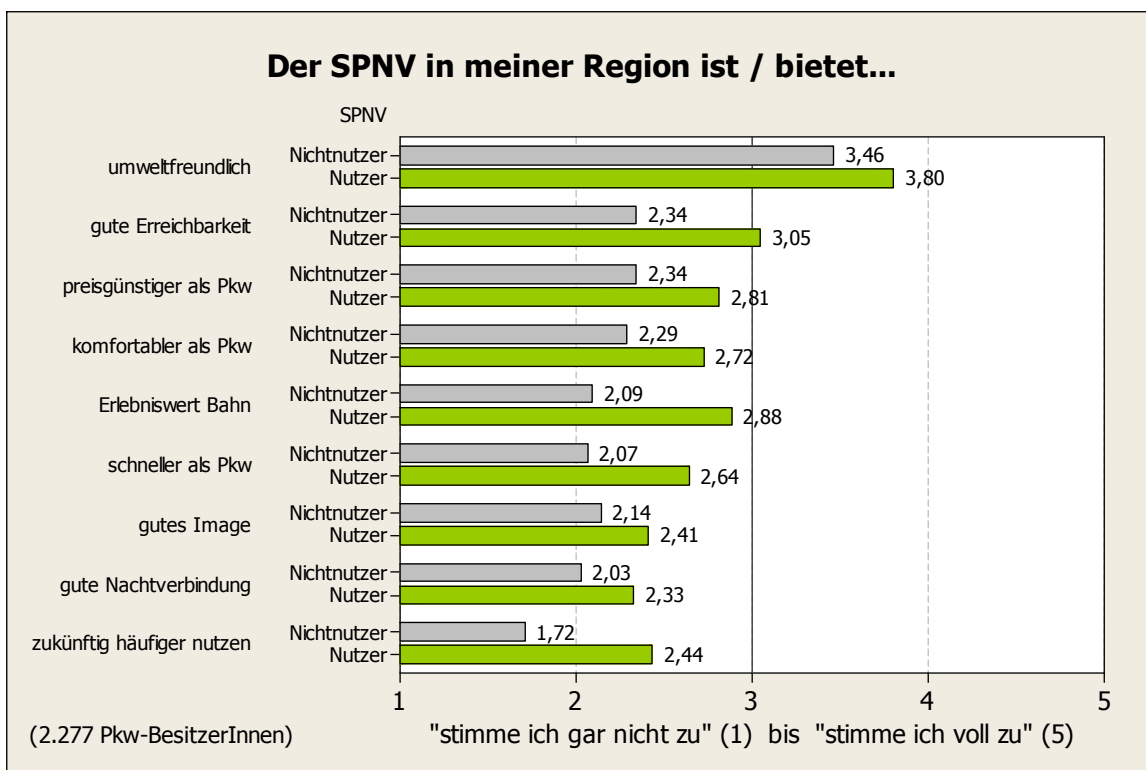
Erfahrene BahnfahrerInnen schätzen an diesem Verkehrsmittel am meisten den Komfort und die Möglichkeit, die Fahrzeit besser nutzen zu können als beispielsweise im eigenen Auto.

Einschätzungen zum Verkehrsmittel Bahn



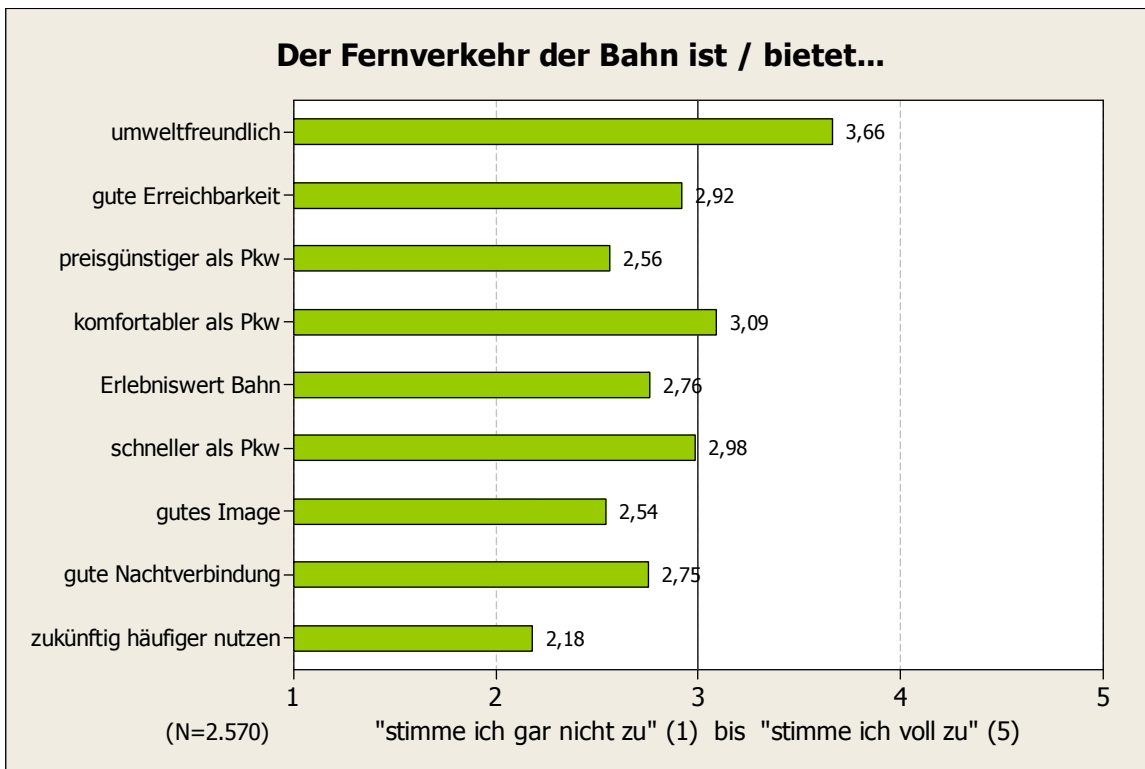
Grafik 7

Der SPNV wird in Bezug auf den Pkw von allen Befragten nur als bedingt konkurrenzfähig bewertet, im Bereich Umweltfreundlichkeit erreicht er hingegen positive Zustimmungswerte.



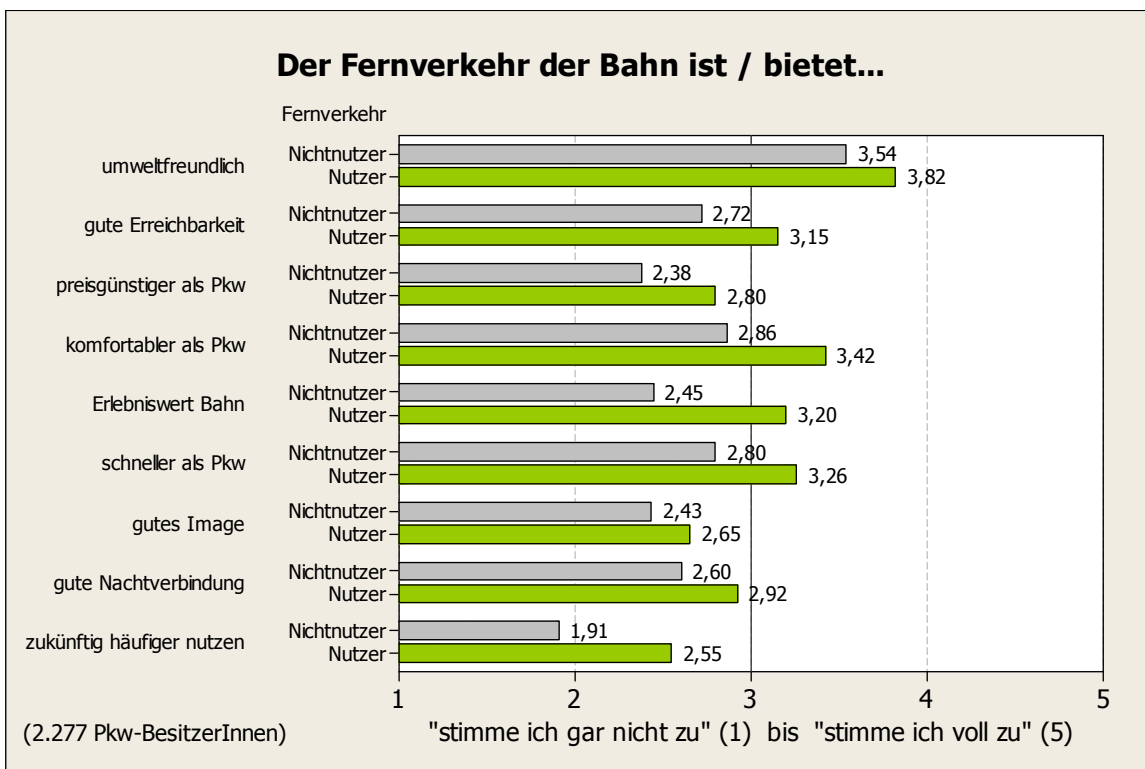
Grafik 8

Bahnreisende schätzen den Nahverkehr mit der Bahn in ihrer Region deutlich besser ein als NichtbahnfahrerInnen. Das betrifft alle Merkmale. Bemerkenswert ist, dass die NichtnutzerInnen die Kosten für die Fahrt mit dem Auto geringer einschätzen als für die Fahrt mit dem SPNV.



Grafik 9

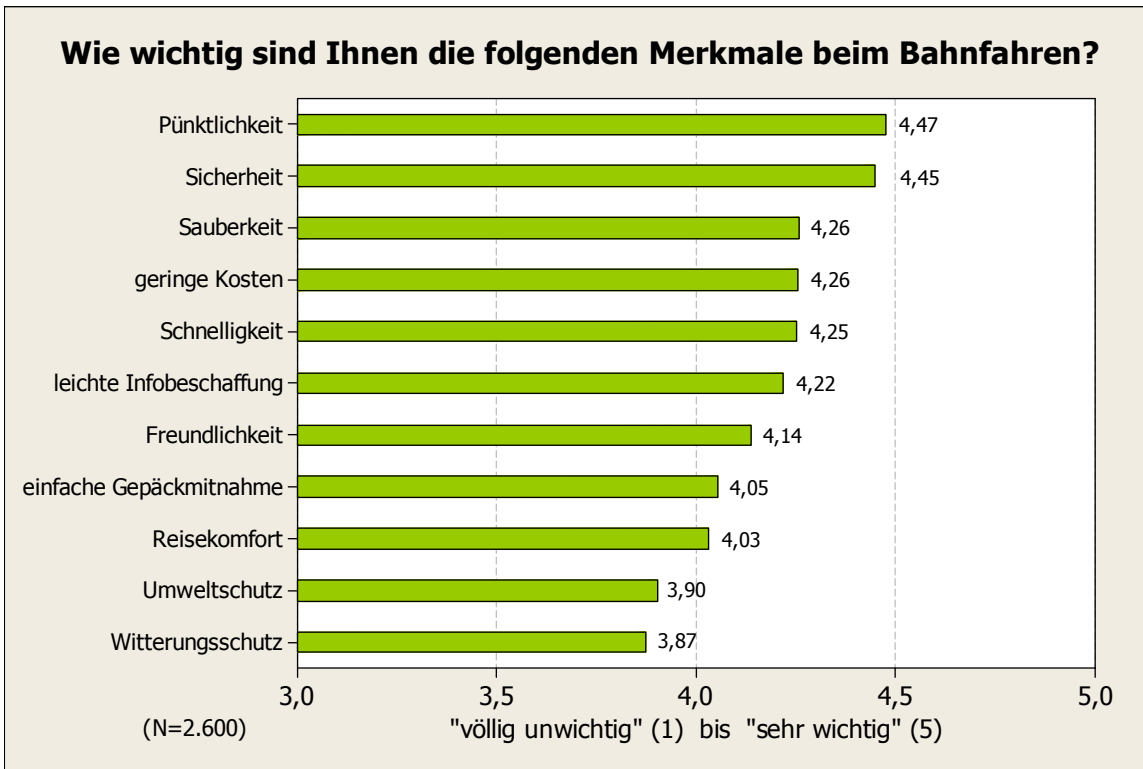
Der Fernverkehr der Bahn kann durchaus mit dem Pkw konkurrieren, im Bereich Komfort liegt der Fernverkehr sogar leicht vorn, während er in Bezug auf Erreichbarkeit und Schnelligkeit mittlerweile mit dem Pkw auf Augenhöhe liegt. Wie schon beim SPNV erreicht auch beim Bahnfernverkehr das Kriterium »Umweltfreundlichkeit« den besten Wert.



Grafik 10

Wie schon im SPNV bewerten die Befragten, die bereits häufig mit der Bahn unterwegs sind, das Verkehrsmittel in allen Merkmalen positiver als die NichtbahnfahrerInnen. NutzerInnen der Bahn schätzen am Fernverkehr den Komfort, die Schnelligkeit und die Erreichbarkeit. In beiden Gruppen rangiert die Umweltfreundlichkeit weit vorne. Wie schon im SPNV halten die NichtbahnfahrerInnen die Autofahrt insgesamt für preisgünstiger als die Fahrt mit der Bahn.

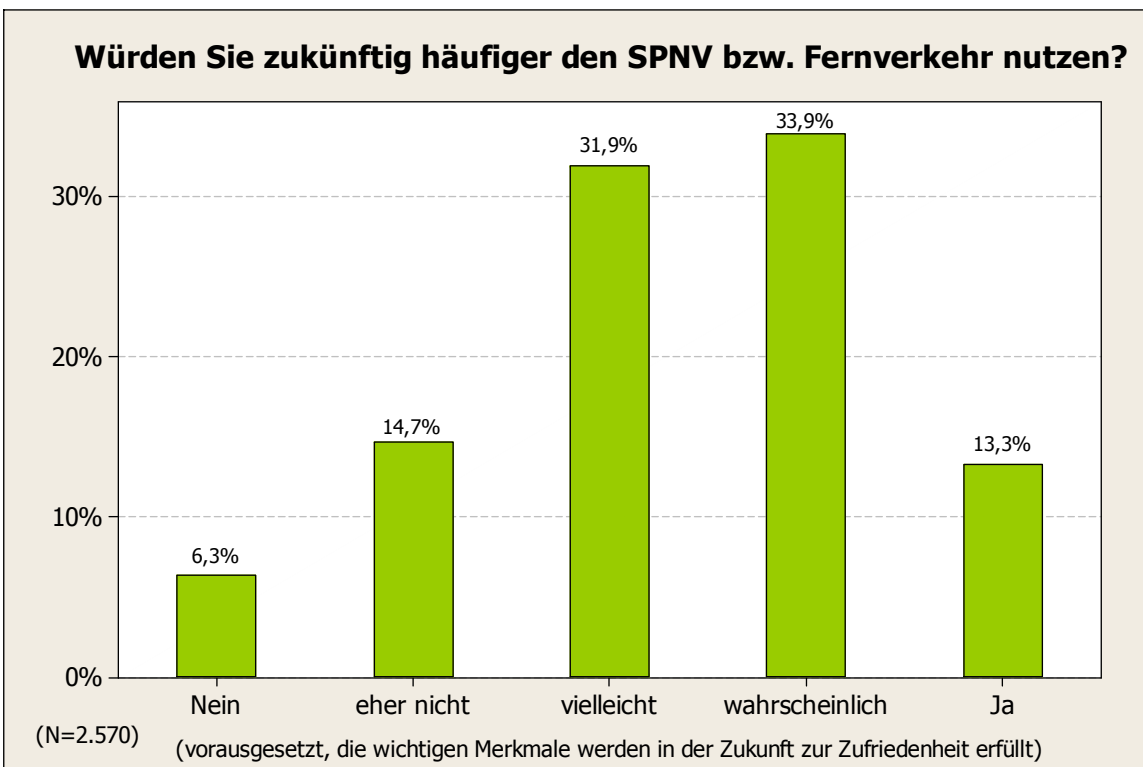
Ansprüche an das Verkehrsmittel Bahn



Grafik 11

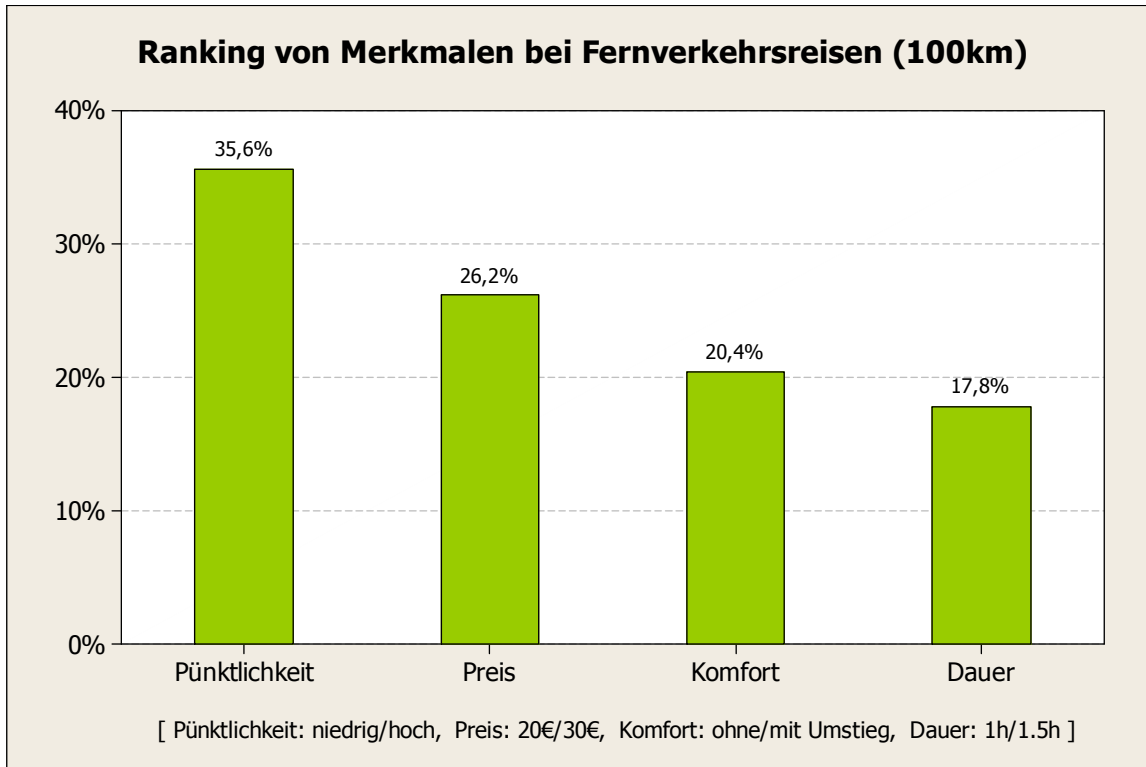
Am wichtigsten ist den Befragten, dass sie mit der Bahn pünktlich ankommen und sicher unterwegs sind. Weitere Ansprüche an die Reise mit der Bahn sind Sauberkeit, geringe Kosten, Schnelligkeit und leichte Informationsbeschaffung. Der Umweltvorteil der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern spielt nur eine untergeordnete Rolle.

Bei Erfüllung dieser Ansprüche, würden 47,2 Prozent der Befragten zukünftig häufiger die Bahn nutzen. 21 Prozent würden dieses in keinem Fall tun (siehe nächste Grafik).



Grafik 12

Die Befragten hatten die Wahl zwischen acht verschiedenen Bahnverbindungsangeboten, die sich in Preis, Zahl der Umstiege (Komfort), Dauer der Fahrt und der Pünktlichkeit unterscheiden:

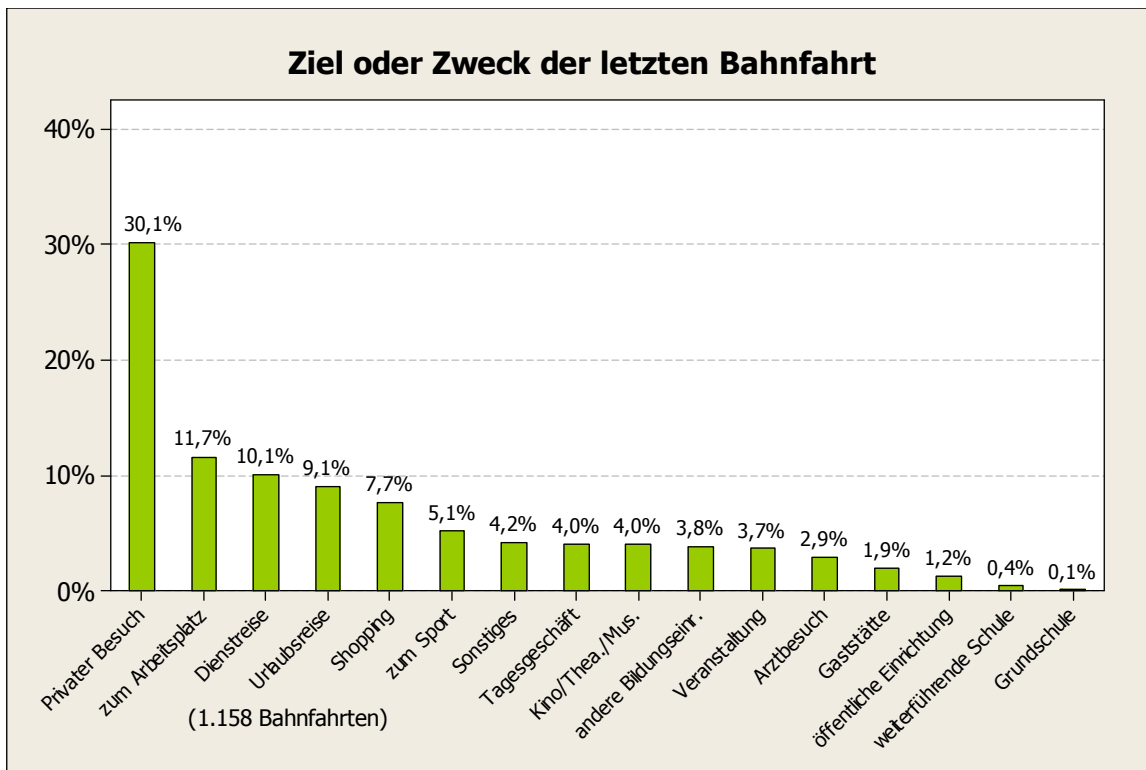


Grafik 13

Haben Bahnreisende die Wahl, steht auf ihrer persönlichen Präferenzliste die Pünktlichkeit an erster Stelle. Dafür nehmen sie in Kauf, dass sie länger unterwegs sind, häufiger umsteigen müssen und auch mehr für die Bahnfahrt bezahlen.

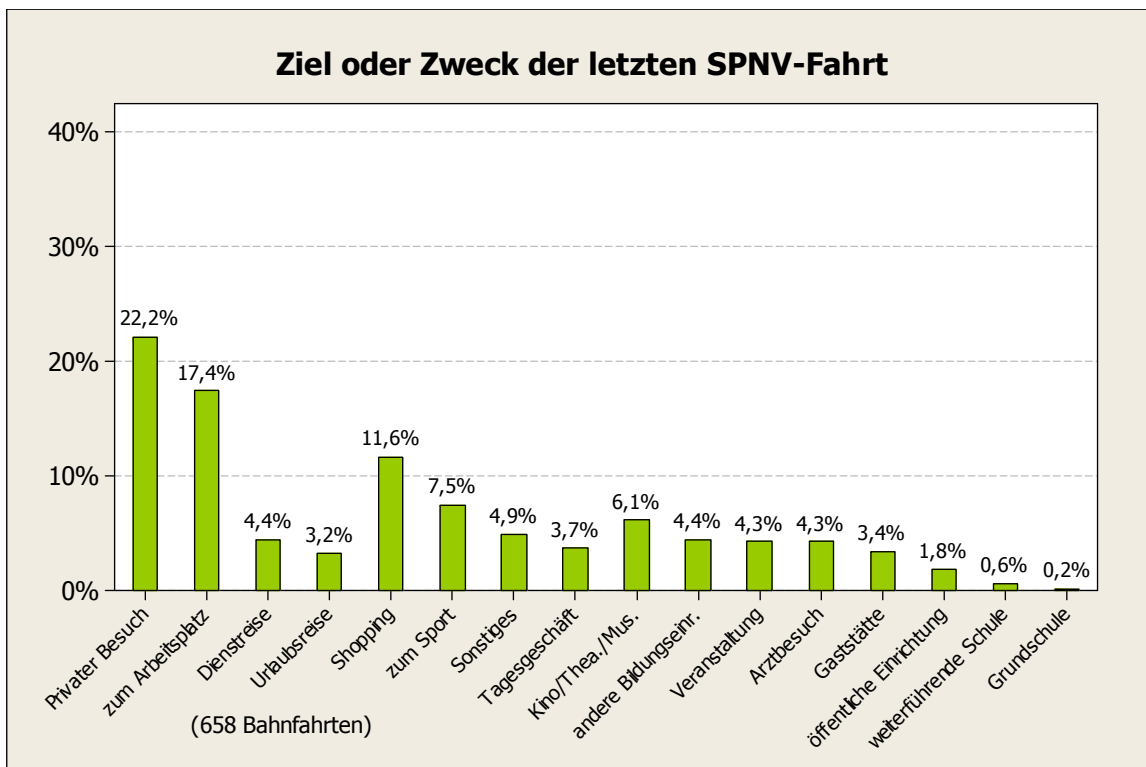
Konkrete Beurteilung der zuletzt durchgeführten Reise mit der Bahn

Bei dieser Aufgabenstellung sollten die Befragten ihre letzte Bahnreise beurteilen, sofern sie innerhalb der letzten drei Monate stattgefunden hat.



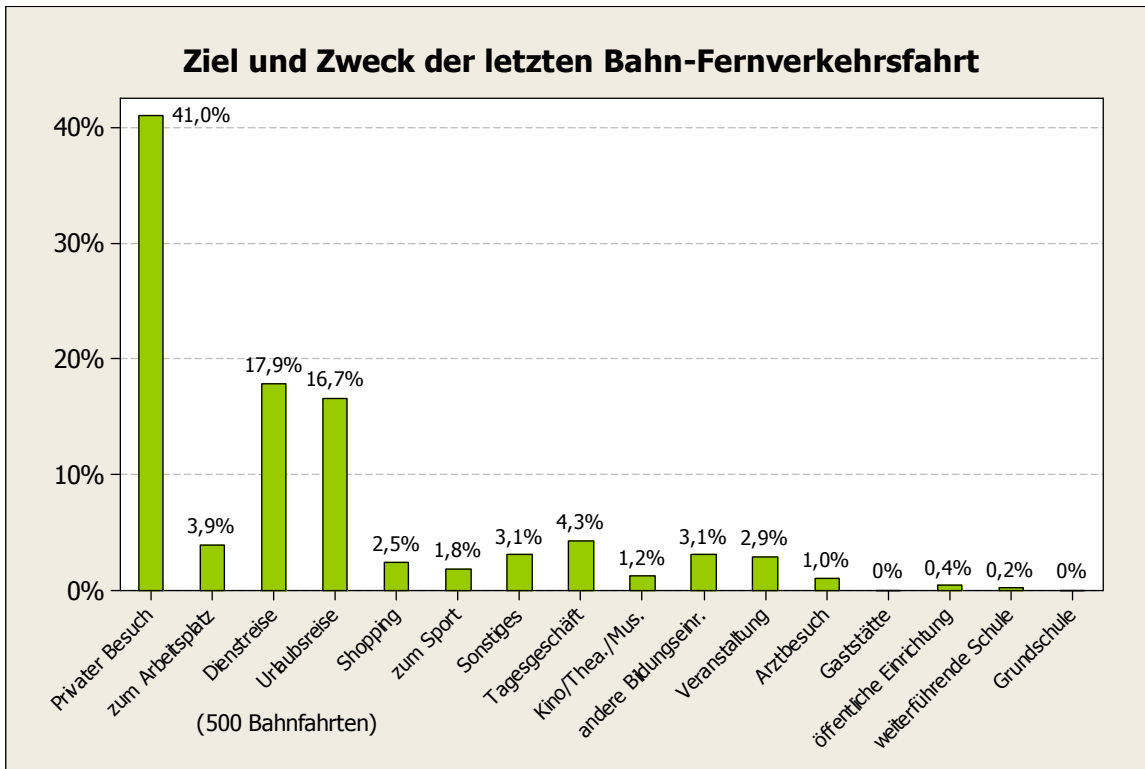
Grafik 14

30,1 Prozent der Bahnfahrten wurden unternommen, um jemanden zu besuchen. Nach dem Weg zum Arbeitsplatz und Dienstreisen folgt die Urlaubsreise als vierthöchster Zweck der letzten Bahnfahrt.



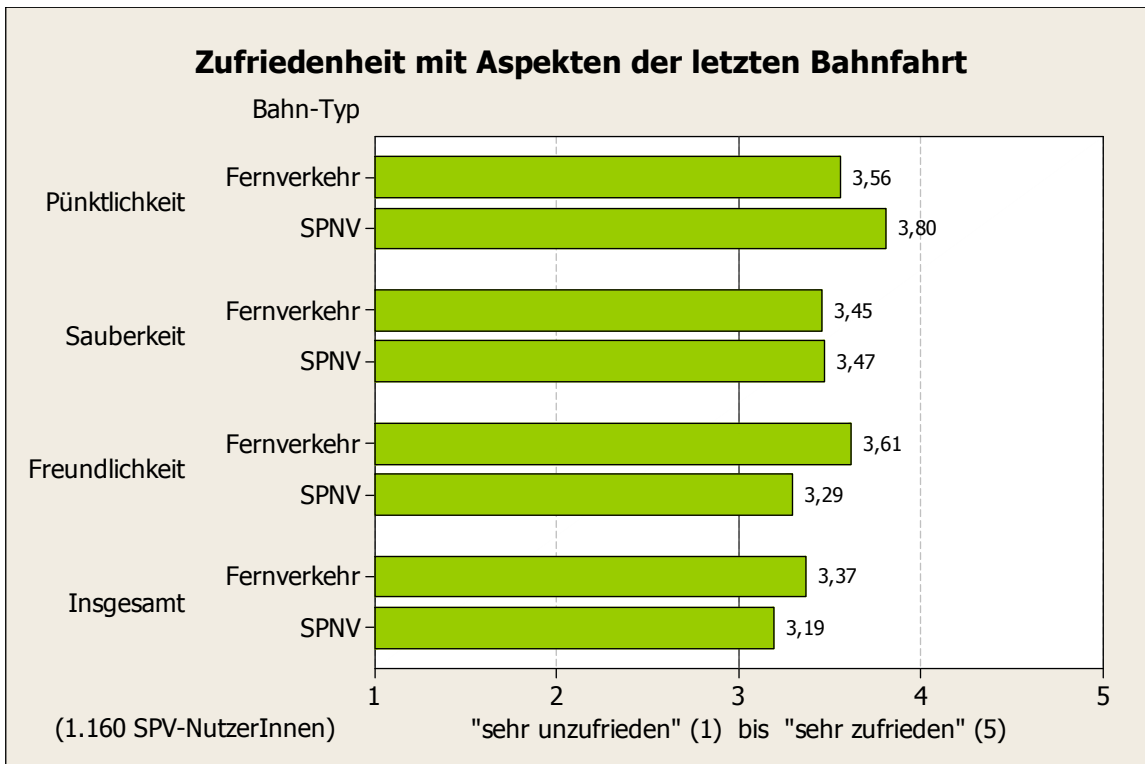
Grafik 15

Auch alleine auf den SPNV bezogen ist die private Besuchsfahrt mit 22,2 Prozent der am häufigsten angegebene Grund für die Fahrt mit der Bahn. Danach folgen mit einem Anteil von 17,4 Prozent an zweiter Stelle Fahrten zum Arbeitsplatz. Aber auch der Freizeitbereich mit Einkaufen, Sport, Kino- und Theaterbesuch spielt eine Rolle.



Grafik 16

Der Anteil an privaten Besuchsfahrten liegt im Fernverkehr mit 41 Prozent höher als der im SPNV. Der Weg zum Arbeitsplatz spielt mit 3,9 Prozent eine eher untergeordnete Rolle. Dafür sind Dienstreisen mit 17,9 Prozent und Urlaubsreisen mit 16,7 Prozent von erheblicher Bedeutung für den Fernverkehr mit der Bahn.



Grafik 17

Die Reise mit der Bahn wird insgesamt positiv bewertet. Für den Fernverkehr fällt das Urteil etwas besser aus als für den SPNV. Bei den einzelnen Kriterien gibt es Unterschiede bei der Pünktlichkeit, hier wird der SPNV besser bewertet. Der Fernverkehr gewinnt bei der Beurteilung über die Freundlichkeit des Personals.

Konsequenzen und Forderungen

1. Vorurteile gegenüber der Bahn

Bahnreisende bewerten den Nah- und den Fernverkehr in ihrer Region durchweg besser als NichtbahnfahrerInnen. Das betrifft alle Merkmale: Erreichbarkeit, Preis, Komfort, Schnelligkeit, Image usw.

Die Bahn »erfahren«

Autofahrer und Autofahrerinnen müssen die Gelegenheit bekommen, das Positive am Verkehrsmittel Bahn selbst zu erfahren. Die Deutsche Bahn (DB AG) ist mit ihren speziellen BahnCard-Angeboten für Jugendliche im Führerscheinalter schon auf dem richtigen Weg.

Allerdings schreckt die facettenreiche Sonderangebotspolitik der DB neue Fahrgäste eher ab, als dass dadurch neue Bahnreisende gewonnen würden. In den meisten Fällen sind Fahrkarten zum Schnäppchenpreis mit einer Zugbindung verbunden, von flexiblem Reisen kann also keine Rede sein. Vermutlich werden neue Fahrgäste auch eher abgeschreckt, wenn sie für die gewünschte Reisezeit keine Fahrkarte bekommen, weil das Fahrkartenkontingent begrenzt ist.

2. Mythos »Kostenvorteil Auto«

Menschen, die nicht mit der Bahn fahren, halten die Autofahrt insgesamt für preiswerter als die Fahrt mit der Bahn. Diese Einschätzung bezieht sich auf den Nah- und den Fernverkehr.

Die Fahrt mit dem Auto ist laut DB MobilCheck jedoch mehr als doppelt so teuer wie mit der Bahn:

Fernverkehr:

Berlin, Alexanderplatz – München, Marienplatz: Bahn 127 Euro, Auto 328 Euro

Wolfsburg, Autostadt – Hannover, Messe: Bahn 22,50 Euro, Auto 51 Euro

Nahverkehr:

Berlin, Alexanderplatz – Nauen, Rathaus: Bahn 3,80 Euro, Auto 19 Euro

Berlin, Alexanderplatz – Stralsund, Rügendamm: Bahn 36,90 Euro, Auto 145 Euro

In der Regel werden für die Autofahrt nur die Kosten für den Treibstoff herangezogen. Bei der Berechnung der wahren Kosten für das Autofahren müssen jedoch – wie oben geschehen – auch Steuern, Versicherungen, der Wertverlust usw. einbezogen werden. In größeren Städten sind hohe Parkgebühren ein zusätzlicher Kostenfaktor. Bahnfahren ist also nicht teurer, sondern deutlich billiger als Autofahren.

3. Faktor »Flexibilität« für die Verkehrsmittelwahl

Menschen möchten flexibel mobil sein, das ist ein zentrales Ergebnis des VCD Bahntest 2009. Flexibilität ist der wichtigste Faktor für die Wahl des Verkehrsmittels und der am meisten genannte Grund für die Nutzung des eigenen Pkw.

Das Auto steht in der Regel startbereit vor der Haustür, die Fahrt zur Arbeit oder die Reise in den Urlaub kann beginnen, wenn alle Mitfahrenden startklar sind. Der spontane Besuch bei Freunden und Bekannten ist jederzeit möglich.

Da kann die Bahn als öffentliches Massenverkehrsmittel schwer mithalten. Der Zug fährt zu einer bestimmten Uhrzeit ab und wartet nicht auf säumige Fahrgäste. Häufig ist ein Umsteigen notwendig, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Fahrkarte, Abfahrtszeit, Umsteigeverbindungen – alles muss vor dem Fahrtantritt organisiert werden.

Aber auch das eigene Auto ist nicht von alleine jederzeit fahrbereit. Der Tank muss gefüllt werden, Öl- und Reifendruck geprüft sein, Inspektionen durchgeführt werden. Und geplant werden muss die Reise mit dem Auto auch.

- **Deutschland-Takt und mehr – VCD Forderungen an die Politik**

Das Fahren mit der Bahn muss einfacher werden. Fahren Züge häufiger und immer zur selben Minute, reduziert sich der Planungsaufwand für Bahnreisende. Nach dem Vorbild der Schweiz, dort passt der gesamte Fahrplan für den öffentlichen Verkehr auf ein DIN A-1-Plakat, sollte auch in Deutschland der integrale Taktfahrplan eingeführt werden. Mit dem Deutschland-Takt wird das gesamte Bahnangebot so verknüpft und vertaktet, dass häufigere und zügigere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Vom ICE über die Regionalbahn bis hin zum Bus in der Fläche entstehen so verlässliche Reiseketten. Ein entsprechendes Konzept für den Deutschland-Takt muss die Bundesregierung vorlegen.

Einfacher und damit flexibler wäre die Reise mit der Bahn auch, wenn es eine durchgehende Tarifierung für den Nah- und Fernverkehr gäbe, den Deutschland-Tarif. Auch hier ist wieder die Schweiz das Vorbild. Dort dürfen alle Züge mit jedem Fahrschein zum gleichen Preis auf einer Strecke genutzt werden, egal ob Nah- oder Fernverkehrszüge und egal, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch hierfür muss die Bundesregierung den Rahmen setzen.

- **Einheitliche Bedingungen – VCD Forderungen an die Bundesländer und die Eisenbahnverkehrsunternehmen**

Im Nahverkehr müssen sich die Bundesländer auf einheitliche Fahrscheinautomaten einigen, auf gleiche Bedingungen für die Fahrradmitnahme, auf einheitliche Tarife und Ermäßigungen. Der Erwerb von Fahrscheinen sollte im Zug möglich sein und auch die Fahrradmitnahme in allen Zügen.

- **Einsteigen und losfahren – VCD-Forderungen an die DB AG**

Die meisten vergünstigten Angebote im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind mit einer Zugbindung versehen. Wird der gebuchte Zug nicht erreicht, verfällt der Fahrschein. Flexibel reisen im Bahnfernverkehr können Reisende nur mit Fahrscheinen ohne Vergünstigungen oder mit den BahnCard-Rabatten. „Einsteigen und losfahren“ – darauf sollte die Marketingstrategie der DB AG abheben und diesen Aspekt auch bei ihrer Preis- und Angebotspolitik berücksichtigen. Der VCD fordert, dass die Tickets insgesamt preiswerter werden und die Zugbindung entfällt.

4. Faktor »Zeit« für die Verkehrsmittelwahl

Neben der Flexibilität wird der Zeitvorteil als Grund für die Wahl des eigenen Pkw als Verkehrsmittel angegeben. Laut DB MobilCheck ist das Auto gegenüber der Bahn sowohl im Nah- wie auch im Fernverkehr tatsächlich schneller, allerdings nur geringfügig. Das zeigen folgende Beispiele, bei denen für Start und Ziel nicht ein Bahnhof, sondern ein Platz gewählt wurde, also eine fiktive »TürzuTür« Verbindung.

Fernverkehr:

Berlin, Alexanderplatz – München, Marienplatz: Bahn 6:18 h, Auto 5:15 h

Wolfsburg, Autostadt – Hannover, Messe: Bahn 0:58 h, Auto 0:56 h

Nahverkehr:

Berlin, Alexanderplatz – Nauen, Rathaus: Bahn 0:56 h, Auto 0:49 h

Berlin, Alexanderplatz – Stralsund, Rügendamm: Bahn 3:38 h, Auto 2:30 h

Zu beachten ist, dass bei den ermittelten Fahrtzeiten eventuelle Staus, Pannen und Zeiten für die Parkplatzsuche nicht berücksichtigt sind.

Für die Fahrt mit der Bahn sprechen trotz längerer Fahrtzeit die vielfältigen Möglichkeiten, diese Zeit zu nutzen: ohne Fahrstress arbeiten, lesen, schlafen, mit den Kindern spielen oder auch ein Bier trinken. Gerade dieser Aspekt des Bahnfahrens wird von den Nutzern und Nutzerinnen der Bahn sehr geschätzt.

- **Reisezeitoptimierung - VCD Forderungen an die DB AG**

Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur müssen so ausgestaltet werden, dass eine optimale Vertaktung des Eisenbahnverkehrs möglich wird. Sind die Bahnfahrten besser aufeinander abgestimmt, erhöht sich die Reisegeschwindigkeit, die Umsteigezeiten werden kürzer. Damit reduziert sich insgesamt die Reisezeit und das Bahnfahren wird attraktiver.

Außerdem müssen Langsamfahrstellen durch eine qualitativ hohe Instandhaltung des gesamten Schienennetzes zur Ausnahme werden, ebenso die manchmal wochenlangen Sperrungen von Streckenabschnitten wegen aufwändiger - weil versäumter - Reparaturarbeiten.

5. Faktor »Pünktlichkeit« beim Bahnfahren

Menschen, die mit der Bahn unterwegs sind, möchten vor allen Dingen pünktlich und sicher ankommen. Dafür nehmen sie in Kauf, dass sie länger unterwegs sind und auch etwas mehr für die Bahnfahrt bezahlen.

Die Bahn hat schon allein aus wirtschaftlichen Gründen ein Eigeninteresse daran, dass die Züge pünktlich sind. Ein weiterer Anreiz, pünktlich anzukommen, werden die Ende Juli 2009 in Kraft tretenden Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr sein. Demnach erhalten Fahrgäste ab einer Verspätung von einer Stunde 25 Prozent ihrer Fahrtkosten zurück, ab zwei Stunden Verspätung 50 Prozent.

- **Intakte Infrastruktur – VCD Forderungen an die DB AG**

Die DB AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen dafür sorgen, dass es nicht zu Unfällen und dadurch zu Verspätungen kommt. Die Bahninfrastruktur muss regelmäßig instand gehalten werden und das Wagenmaterial technisch fehlerfrei sein. Der Bau von Überholgleisen muss das Überholen ermöglichen, falls doch ein Zug auf offener Strecke liegen bleibt.

- **Informationspolitik – VCD Forderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen**

Zu Störungen und Verspätungen kann es immer kommen, wenn Menschen unterwegs sind, so auch bei einer Reise mit der Bahn. Es ist viel gewonnen, wenn Fahrgäste darüber informiert werden, warum der Zug auf freier Strecke stehen bleibt und verspätet ankommen wird und welche Anschlusszüge erreicht werden. Im Nahverkehr der Bahn gibt es bei der Informationspolitik noch ein großes Optimierungspotential.

6. Faktor »Erreichbarkeit« des Bahnhofs

Menschen fahren häufiger mit dem Nahverkehr der Bahn, wenn der nächste Bahnhof wohnortnah gelegen ist.

- **Attraktive Bahnhöfe - VCD Forderung an die DB AG und die Bundesländer**

Es darf keine weiteren Stilllegungen von Bahnhöfen geben, damit möglichst viele Menschen wohnortnah in den Zug steigen können. Zur Standardausstattung eines Bahnhofs sollten wettergeschützte Fahrradabstellanlagen, Park&Ride-Parkplätze und in größeren Städten auch Car-Sharing-Angebote gehören. Außerdem sollte durch öffentliche Verkehrsmittel eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe gewährleistet sein.

Kontakt

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Heidi Tischmann, Verkehrsreferentin
Rudi Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
Fon 0 30 / 28 03 51-36
Fax 0 30 / 28 03 51-10
heidi.tischmann@vcd.org
www.vcd.org

Quotas GmbH, Qualitätsforschungsinstitut

Thomas Krautscheid
Gasstraße 6B, Kontor N
22761 Hamburg
Fon 0 40 / 41 09 69-24
Fax 0 40 / 41 09 69-95
t.krautscheid@quotas.de
www.quotas.de

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. · Rudi Dutschke-
Straße 9 · 10969 Berlin · Fon 030/280351-0 · Fax -10
mail@vcd.org · www.vcd.org

bei Rückfragen

Heidi Tischmann · Referentin für Bahn- und Güterverkehr ·
Fon -36 · heidi.tischmann@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© **VCD e.V. 06/2009**