

Update aus der Marktforschung

März 2024



Stabsstelle Strategie, Innovation
und digitale Entwicklung

Inhalt

01	Onlinebefragung zum eezy-Tarif 2023	3
02	Bundesweite Marktforschung zum D-Ticket	6
03	Stellungnahme des wissenschaftlichen Beirats des VDV zum Deutschlandticket	13
04	Studie zum globalen ÖPNV von Hitachi Rail	15
05	KCW-Studie zum Personalbedarf im kommunalen ÖPNV	20
	Quellenverzeichnis	25

01 Onlinebefragung zum eezy-Tarif 2023

Das Marktforschungsinstitut nhi² AG hat eine Onlinebefragung von ÖPNV-Nutzern durchgeführt. Die Befragung wurde über die jeweilige genutzte App zwischen dem 1. September und dem 30. November durchgeführt. Allen Befragten war eezy dabei bekannt, allerdings wurde zwischen Nutzern und Nicht-Nutzern sowie Registrierten und Nicht-Registrierten unterschieden. Eezy-Nutzer sind zum überwiegenden Teil Selten- oder Gelegenheitsnutzer,

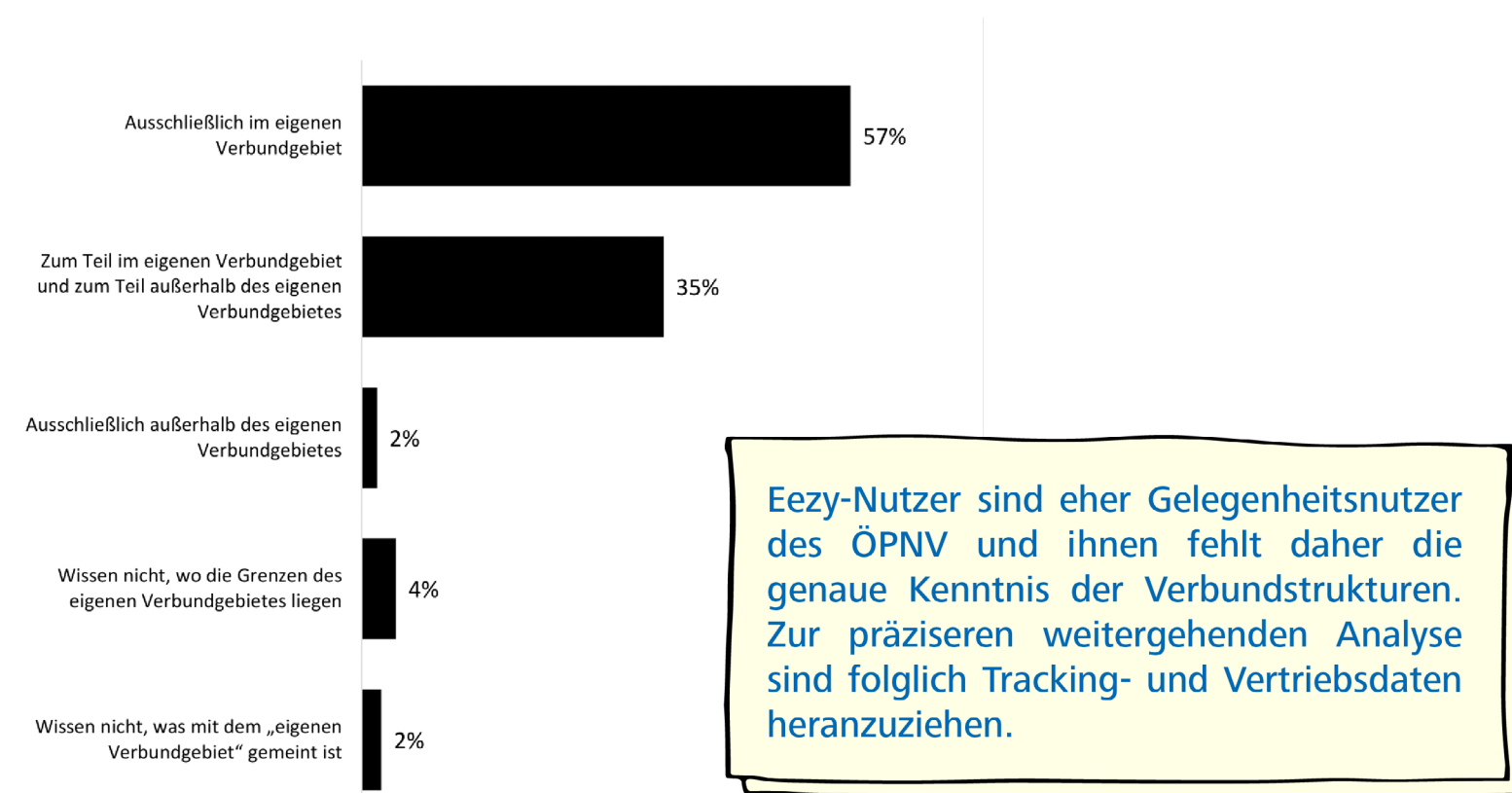


ABB. 1: FAHRTGEBIETE VON EEZY-NUTZERN (VGL. NHI² 2023)

die sich eher in ihrem eigenen Verbundsgebiet bewegen (SIEHE ABB.1). Dabei sind **90 Prozent** der Nutzer mit eezy zufrieden. Ein Anteil von **85 Prozent** aller Befragten (also auch der Nichtnutzer) bezeichnete eezy als zeitgemäß und **75 Prozent** bestätigten eine Erleichterung bei der Nutzung von Bus und Bahn. Der überwiegende Teil der eezy-Nutzer möchte den Tarif auch in Zukunft nutzen (**89 Prozent**) und **39 Prozent** fahren nun häufiger mit Bus und Bahn. Verbesserungsbedarf gibt es für

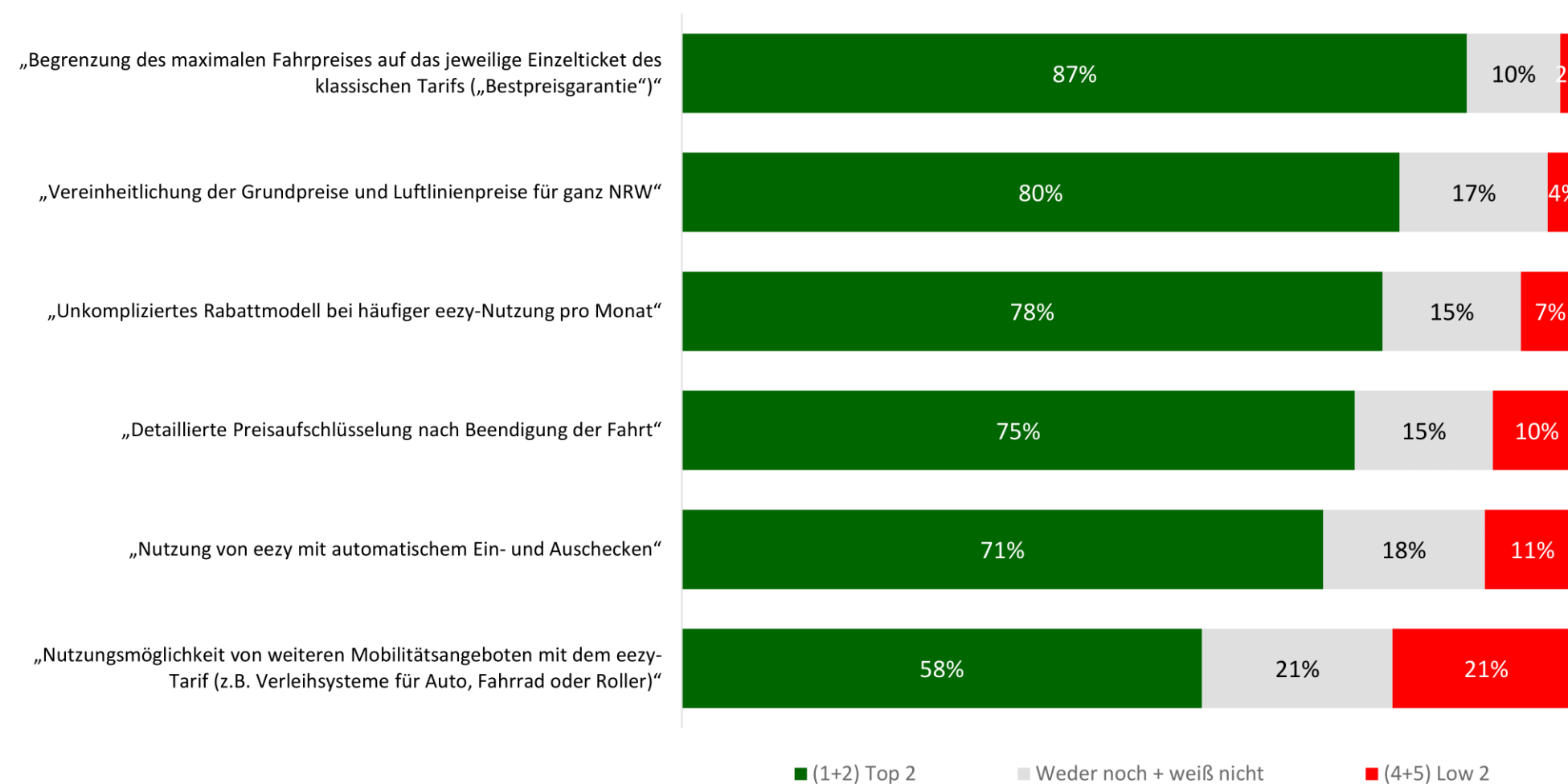


ABB. 2: WICHTIGKEIT VON VERBESSERUNGEN VON EEZY (VGL NHI² 2023)

die Befragten beispielsweise bei einer Bestpreisgarantie und der NRW-weiten Vereinheitlichung der Luftlinienpreise. Auch eine Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten steht bei den Befragten auf der Wunschliste (SIEHE ABB. 2).

02 Bundesweite Marktforschung zum D-Ticket

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zusammen mit der Deutschen Bahn die Ergebnisse der Marktforschung zum Deutschlandticket veröffentlicht. Untersucht wurde hierbei kontinuierlich im Wochenrhythmus in Onlineinterviews von Januar bis November 2023, Teil der repräsentativen Befragung ist die deutschsprachige

Fahrten in % | Zeitraum: Jan – Nov 2023

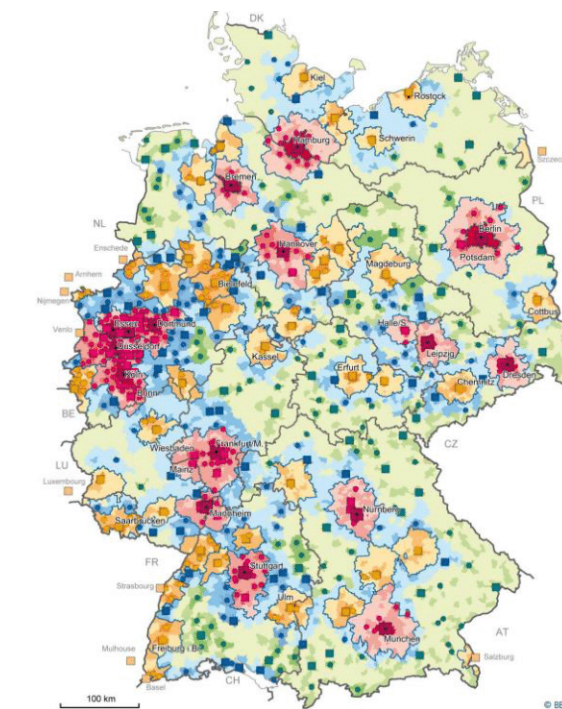
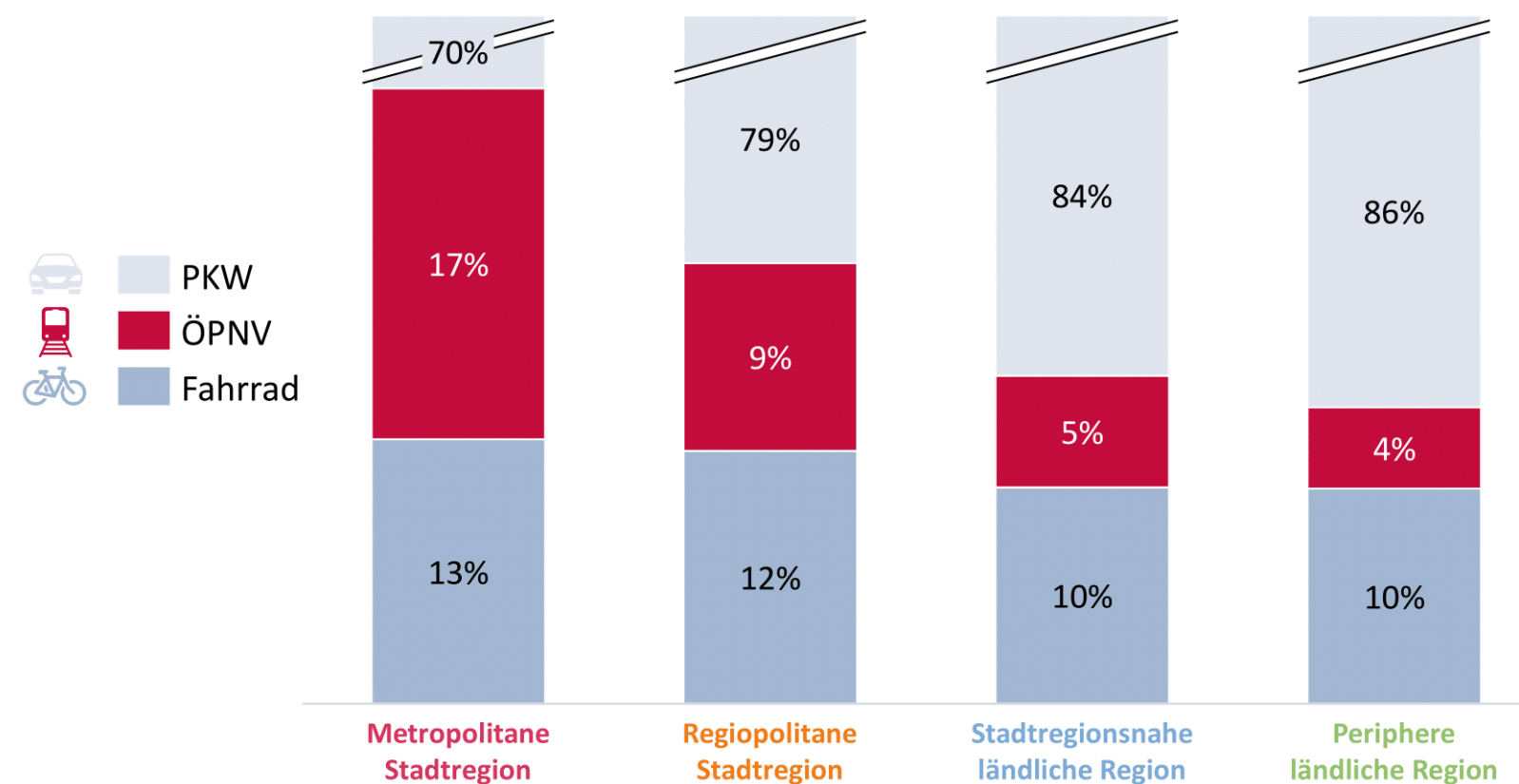
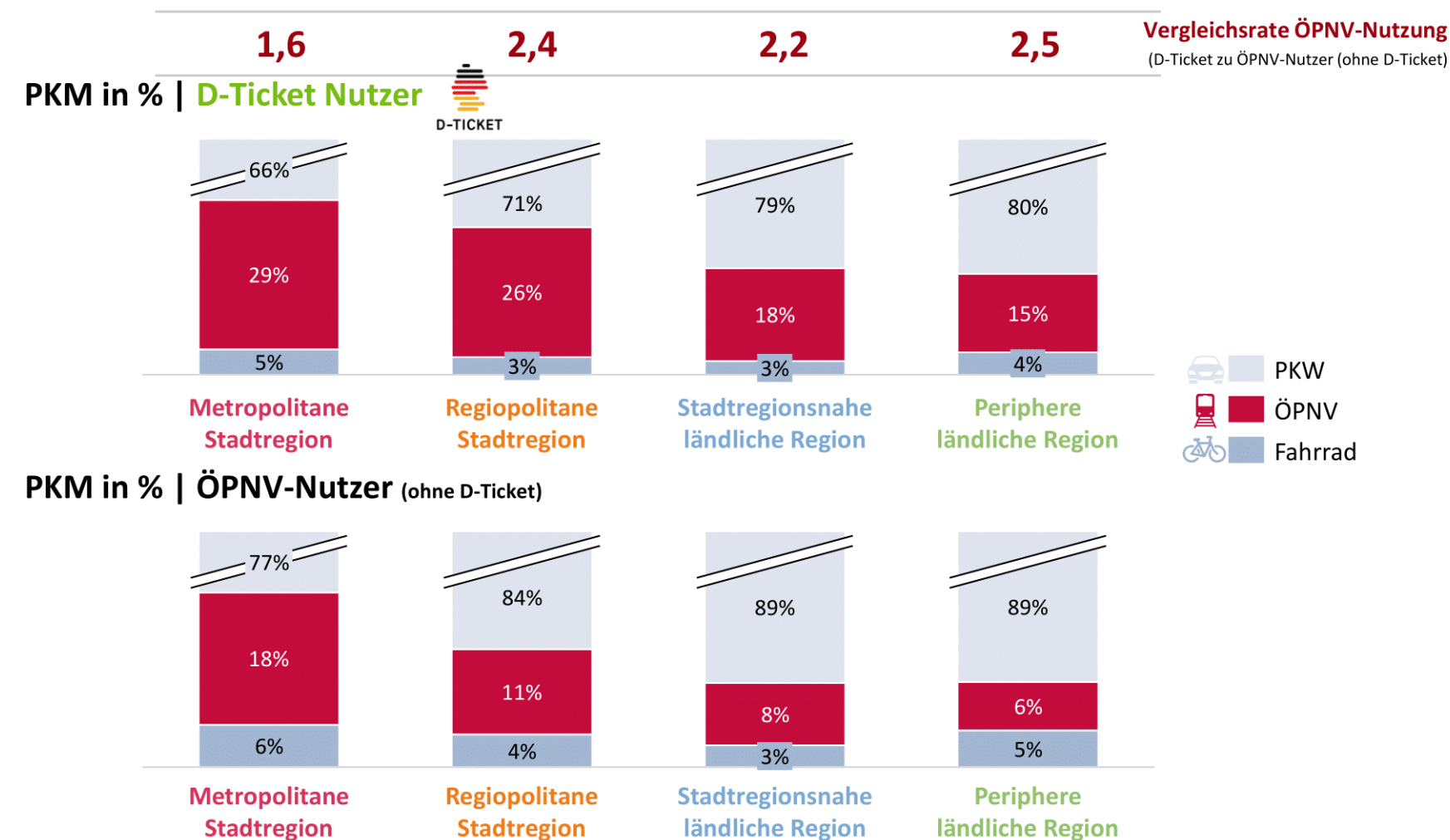


ABB. 3: AKTUELLER MODAL SPLIT IN DEUTSCHLAND NACH REGIONSKLASSEN OHNE FUSSVERKEHR (VGL. VDV B 2024)

Wohnbevölkerung ab 14 Jahren, Personen zwischen 6 und 13 Jahren wurden separat befragt. Durch das Trackingsystem GfK-Move wurde der aktuelle Modal Split bestimmt. Deutschlandweit werden jeweils rund ein Zehntel der Wege mit dem ÖPNV und dem Fahrrad bestritten, wenn der Fußverkehr nicht berücksichtigt wird. In Metropolregionen ist der Anteil allerdings deutlich höher, in ländlichen Regionen entsprechend deutlich niedriger (SIEHE ABB. 3). Laut den aktuellsten Zahlen besaßen im November



GfK Move | Mai – Nov 23 | Innerdeutscher Markt 18 J.+ (Start oder Ziel in DE) | Daten gewichtet & hochgerechnet

ABB. 4: VERKEHRSMITTELNUTZUNG NACH TICKET (VGL. VDV B 2024)

2023 rund 11 Millionen Personen ab 14 Jahren ein D-Ticket. Im Oktober nutzten zusätzlich 725.000 6–13-Jährige das D-Ticket (14 Prozent in dieser Altersklasse). In allen Regionstypen sind D-Ticket-Besitzer ab 14 Jahren häufiger mit dem ÖPNV unterwegs als andere ÖPNV-Nutzer, in metropolitanen Stadtregionen legen sie fast 30 Prozent der Wege mit

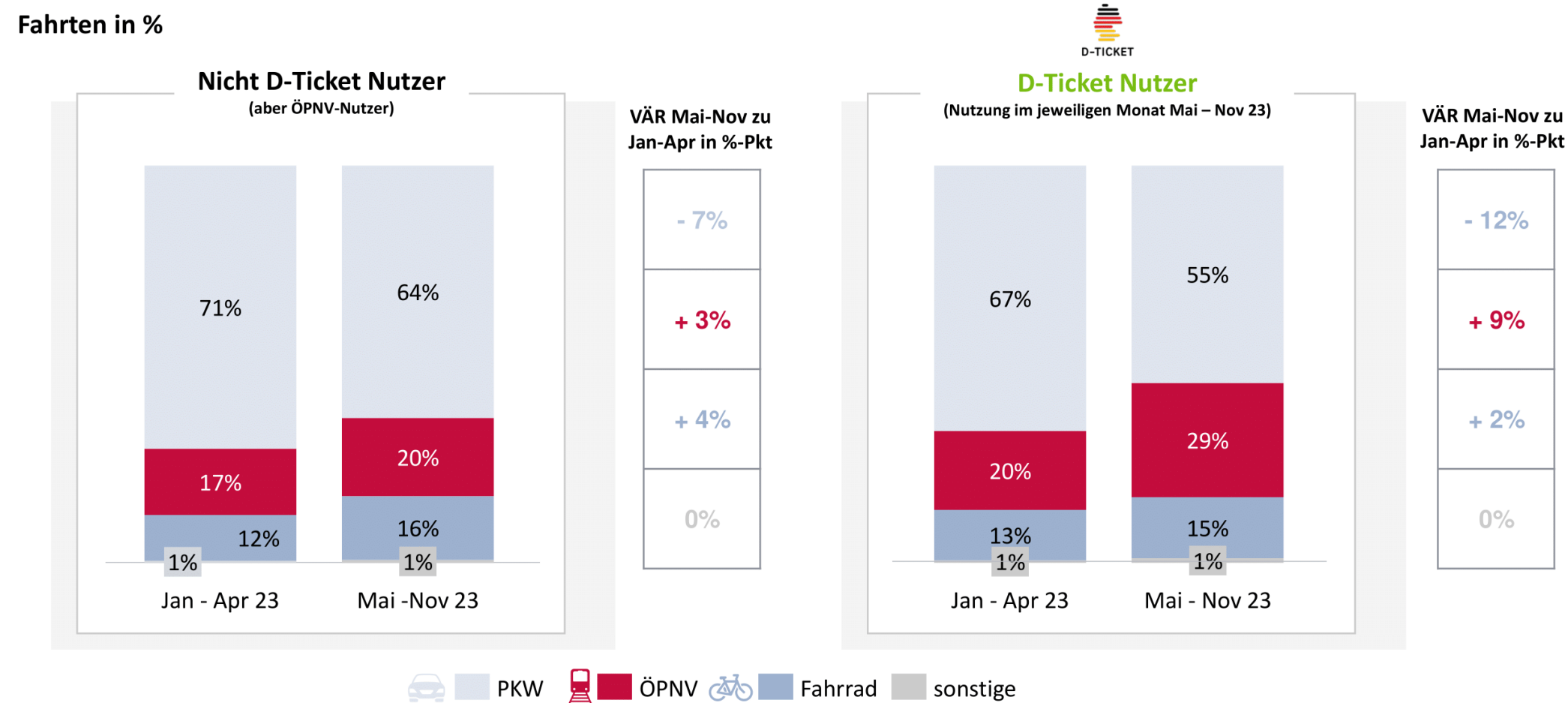


ABB. 5: VERKEHRSMITTELNUTZUNG IM JAHRESVERLAUF (VGL. VDV B 2024)

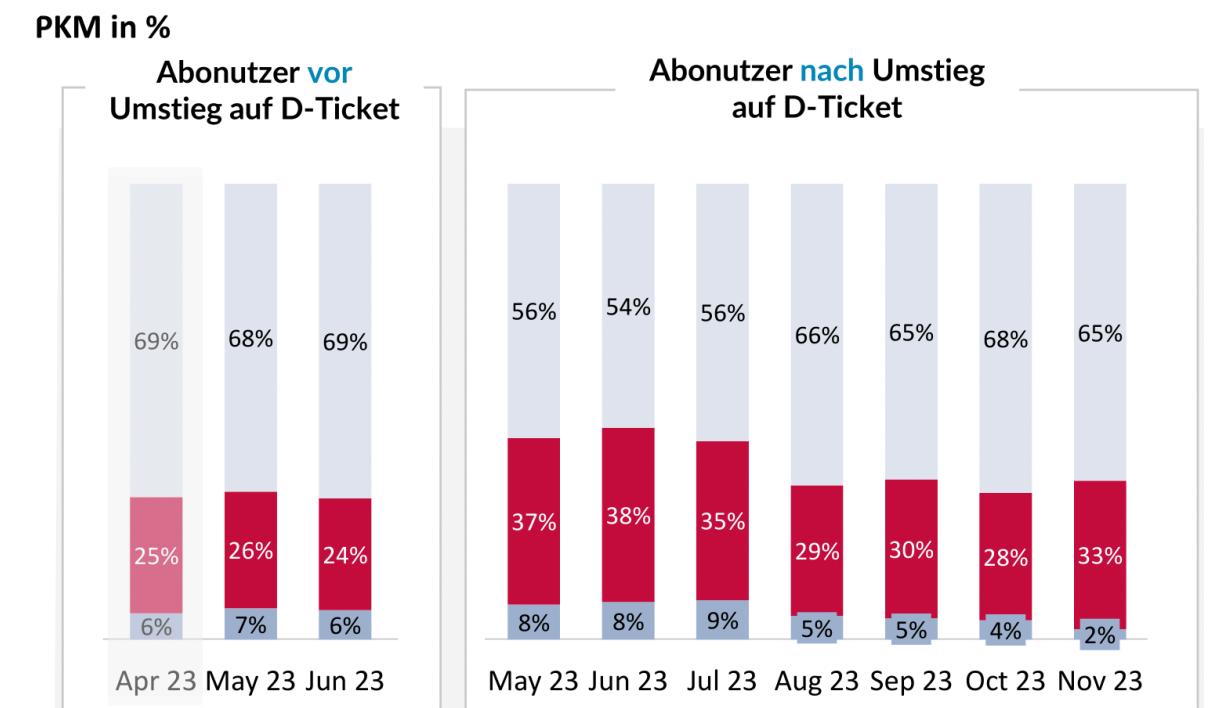


ABB. 6: ABOUMSTEIGER IM JAHRESVERLAUF (VGL. VDV B 2024)

dem ÖPNV zurück (SIEHE ABB. 4). Auch im Jahresverlauf 2023 fuhren die D-Ticket-Nutzer im Sommer und Herbst häufiger mit Bus und Bahn und ließen das Auto stehen (SIEHE ABB. 5). Dieser Effekt war insbesondere kurz nach Umstieg zu beobachten, nahm im Laufe des Jahres aber wieder etwas ab (SIEHE ABB. 6). Im November 2023 sorgte das D-Ticket für eine **Verlagerung von 9 Prozent aller Autofahrten** auf den ÖPNV, die ländlichen Regionen und Stadtregionen erzielten sogar einen überdurchschnittlichen Wert (SIEHE ABB. 7). Die Kaufgründe für ein D-Ticket im November 2023

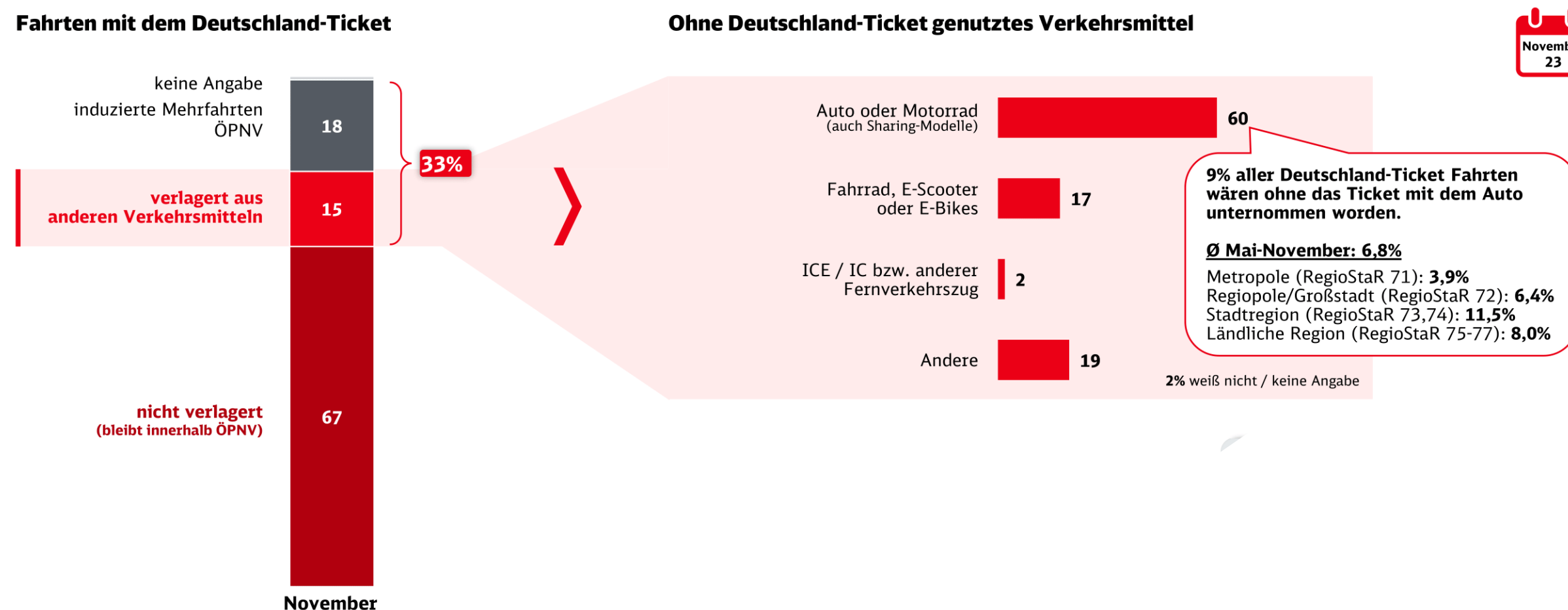


ABB. 7: FAHRTENVERLAGERUNG IM NOVEMBER 2023 (VGL. VDV C 2024)

decken sich dabei mit vorherigen Befragungen. So sind der günstige Preis und die Konditionen generell der wichtigste Kaufanreiz. Auch die deutschlandweite Gültigkeit und die einfache Nutzung sind wichtige Punkte. Hauptargumente gegen den Kauf sind fehlender Bedarf und ein begrenztes Angebot im ÖPNV (SIEHE ABB. 8 UND 9).

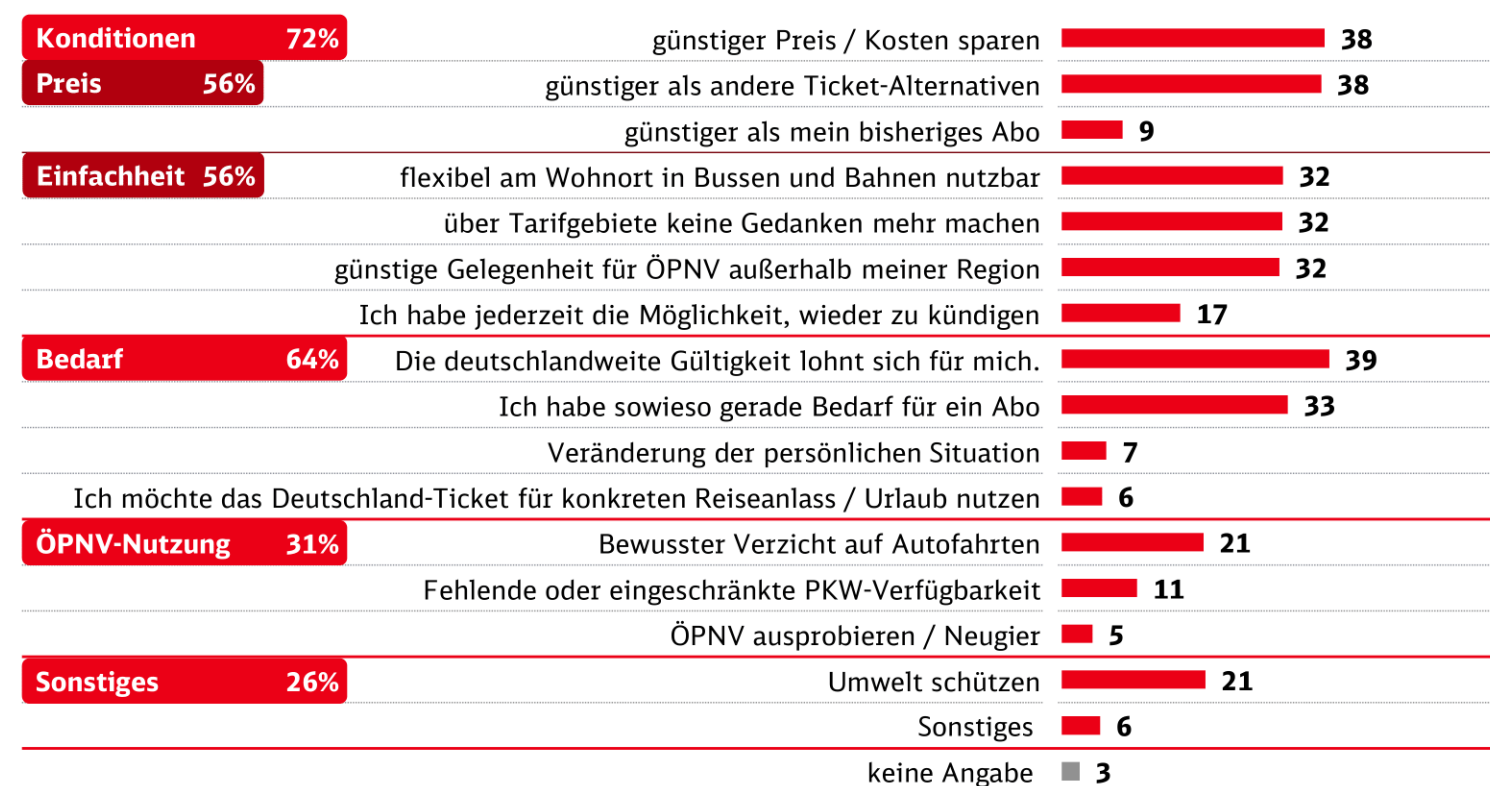
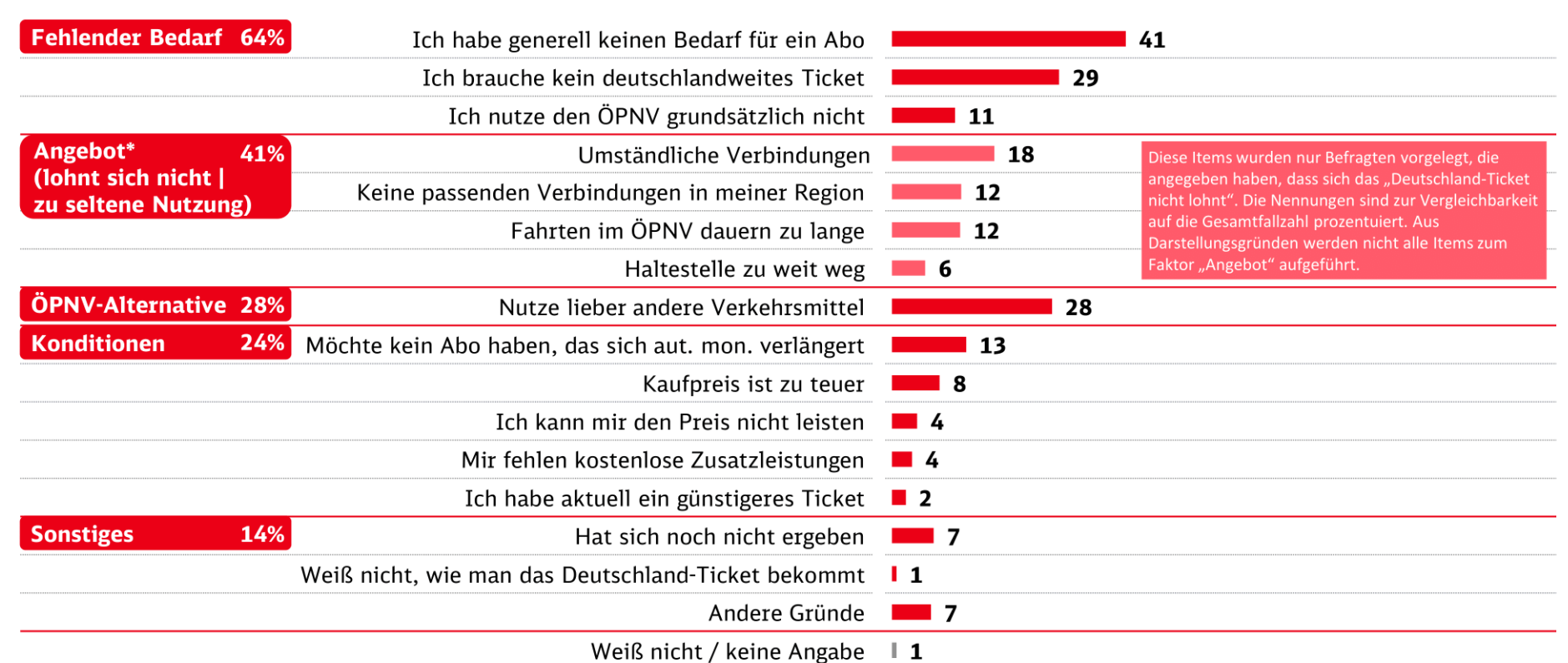


ABB. 8: KAUFGRÜNDE D-TICKET IM NOVEMBER 2023 (VGL. VDV C 2024)



Diese Items wurden nur Befragten vorgelegt, die angegeben haben, dass sich das „Deutschland-Ticket nicht lohnt“. Die Nennungen sind zur Vergleichbarkeit auf die Gesamtfallzahl prozentuiert. Aus Darstellungsgründen werden nicht alle Items zum Faktor „Angebot“ aufgeführt.

ABB. 9: NICHTKAUFGRÜNDE D-TICKET IM NOVEMBER 2023 (VGL. VDV C 2024)

Der fehlende Bedarf ist auch der Hauptgrund für den Nichtkauf eines D-Tickets in der Altersklasse der 6–13-Jährigen. Sie nutzen das D-Ticket fast ausschließlich für die Wege von und zur Schule (86 Prozent). Bei den

6 bis 9-Jährigen hatten im November 2023 **18 Prozent** der ÖPNV-Nutzer ein D-Ticket, bei den 10– 13-Jährigen waren es **31 Prozent** (SIEHE ABB. 10).

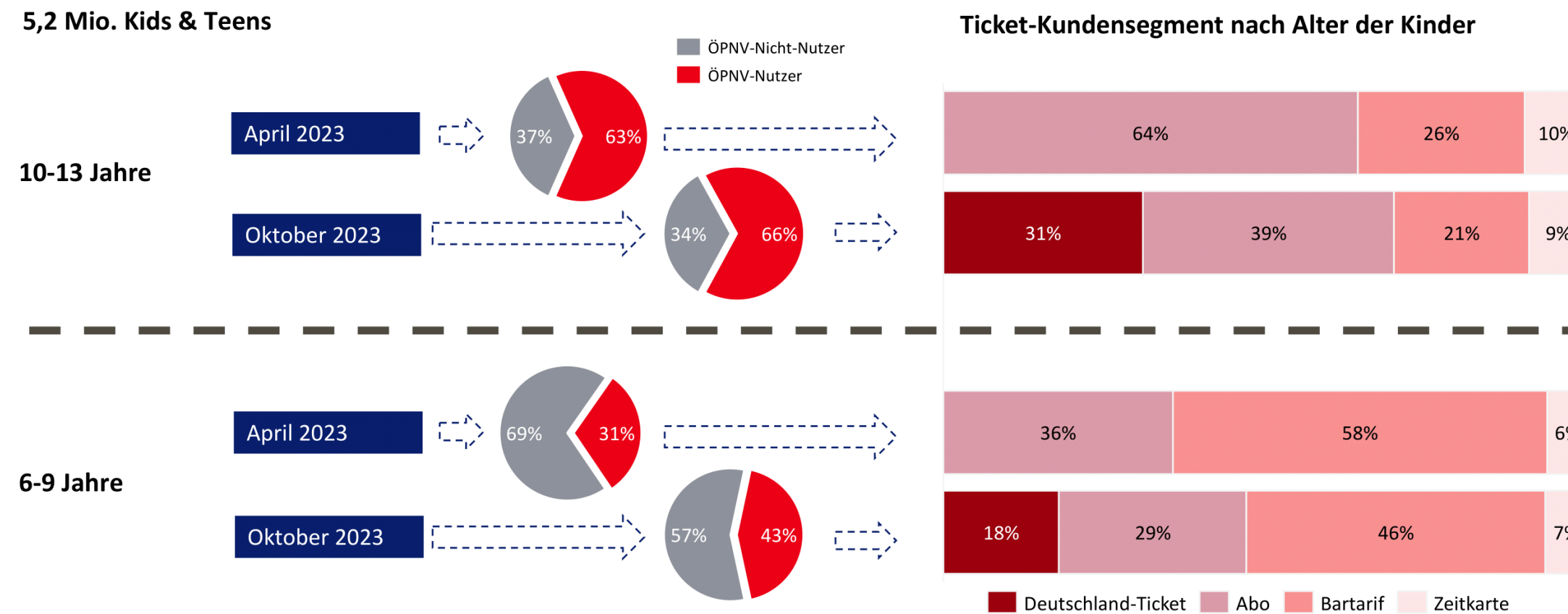
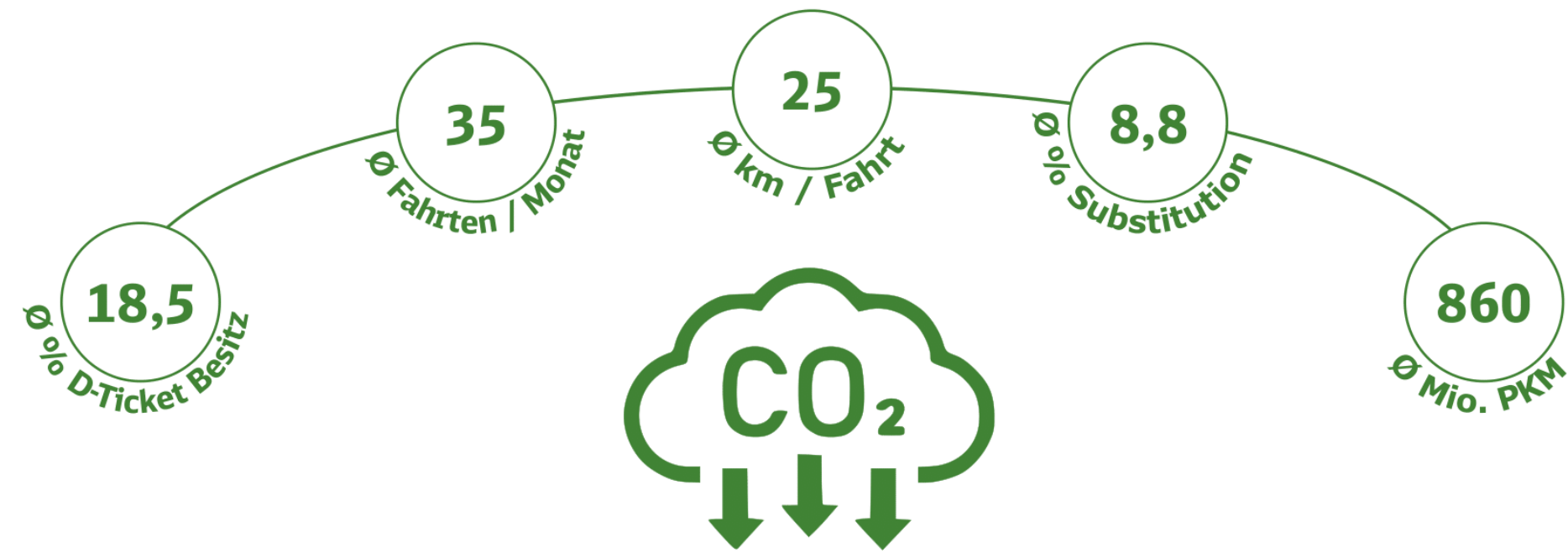


ABB. 10: ÖPNV- UND TICKETART-NUTZUNG NACH ALTERSKLASSEN KIDS & TEENS (VGL. VDV D 2024)

Von Mai bis November 2023 konnte eine **CO₂-Ersparnis von 720.000 Tonnen** durch das D-Ticket erreicht werden. Auf das gesamte Jahr hochgerechnet wären dies mindestens 1.200.000 Tonnen. Für das Jahr 2024 wird bei konstanter D-Ticket-Quote mit einer Steigerung auf 1.750.000 Tonnen Einsparung gerechnet (SIEHE ABB. 11).

fahrtengewichtet



**Prognose 2024:
mindestens 1.750 Tsd. t.
(+46% ggü. 12-Monats-Hochrechnung 2023)**

ABB. 11: HOCHGERECHNETE CO₂-EINSPARUNG DURCH DAS D-TICKET 2024 (VGL. VDV E 2024)

03 **Stellungnahme des wissenschaftlichen Beirats des VDV zum Deutschlandticket**

Der wissenschaftliche Beirat des VDV sieht das D-Ticket positiv, fordert aber sowohl für Verkehrsunternehmen, als auch für Kunden eine verlässliche Sicherstellung der Finanzierung. So stellt der VDV heraus, dass sich durch das D-Ticket die Aboquote im ÖPNV um 50 Prozent erhöht und dass sieben Prozent der Autofahrten durch Fahrten mit dem ÖPNV ersetzt werden konnten, was zu erheblichen CO₂-Einsparungen geführt habe. Zur Sicherung und zum Ausbau dieser Erfolge und zu einer dauerhaften Änderung des Mobilitätsverhaltens sei nun die Garantie eines dauerhaften Angebots des D-Tickets essentiell. Der VDV sperrt sich dabei nicht gegen moderate zukünftige Preiserhöhungen, sofern der Preis weiterhin attraktiv bleibt und die Gültigkeit des D-Tickets nicht angetastet wird. Weiterhin sollten die Verkehrsverbände an einer bundesweiten Harmonisierung der Tarifbedingungen und des Tarifmarketings arbeiten. Der VDV sieht den

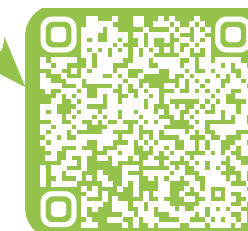
zukünftigen Erfolg des D-Tickets abhängig von gesamtgesellschaftlichen Anstrengungen aller beteiligten Akteure aus Politik und Wirtschaft. Das durchfinanzierte D-Ticket solle ein Baustein verschiedener Push- und Pull-Faktoren sein, um die Wende hin zu einem umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Verkehr zu meistern (VGL VDV A 2024).

Forderungen des VDV-Beirats:

- Verstetigung des D-Tickets für mindestens 10 Jahre
- Bundesweit einheitliche Konditionen für das D-Ticket
- Übernahmezusage der Finanzierungslücke durch Bund und Länder für mindestens 10 Jahre
- Angebotsausbau bei Bus und Bahn in Stadt und Land
- Innovationen und Effizienzgewinne bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden

Die gesamte Stellungnahme im Wortlaut gibt es

hier



04 Studie zum globalen ÖPNV von Hitachi Rail

Der Schienenverkehrsolutionsanbieter Hitachi Rail hat seine jährliche Studie zu globalen Trends im öffentlichen Verkehr veröffentlicht. Zu diesem Zweck wurden 12.000 Menschen aus 12 Metropolen in Nordamerika, Europa, Asien und Australien zu ihren Einstellungen befragt. Die Ergebnisse der Studie bestätigen eine Entwicklung hin zu mehr öffentlichen Verkehr und weniger Autoverkehr, sowie eine skeptischere Bewertung des Flugverkehrs. So nutzen zwar noch **80 Prozent** oft oder gelegentlich das Auto, dies ist aber ein Rückgang von **6 Prozent** gegenüber dem Vorjahr. Mehr als ein Drittel der Befragten gab außerdem an, in Zukunft mehr Zug fahren zu wollen. Interessant ist, dass Menschen zwischen 18 und 54 Jahren deutlich häufiger Auto fahren als die Älteren. Somit sind die Älteren mehr auf den ÖPNV angewiesen, nutzen ihn aber trotzdem seltener. Im Vergleich zum letzten Jahr haben Bequemlichkeit und Sicherheit des

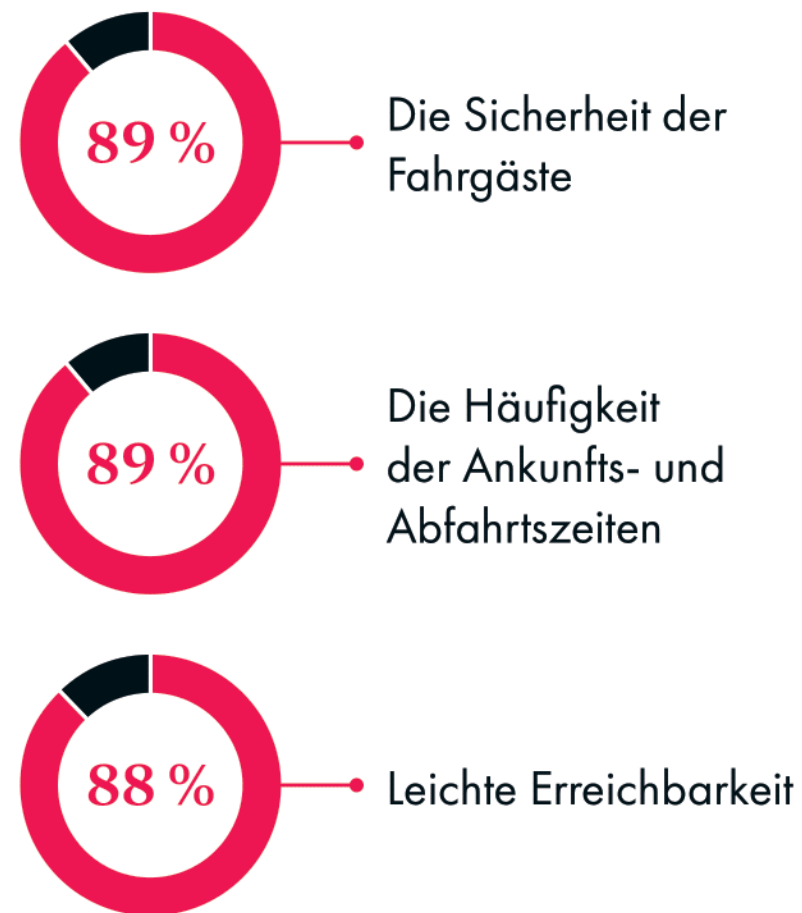


ABB. 12: WICHTIGSTE FAKTOREN FÜR DIE WAHL DES VERKEHRSMITTELS (VGL. HITACHI RAIL 2024)

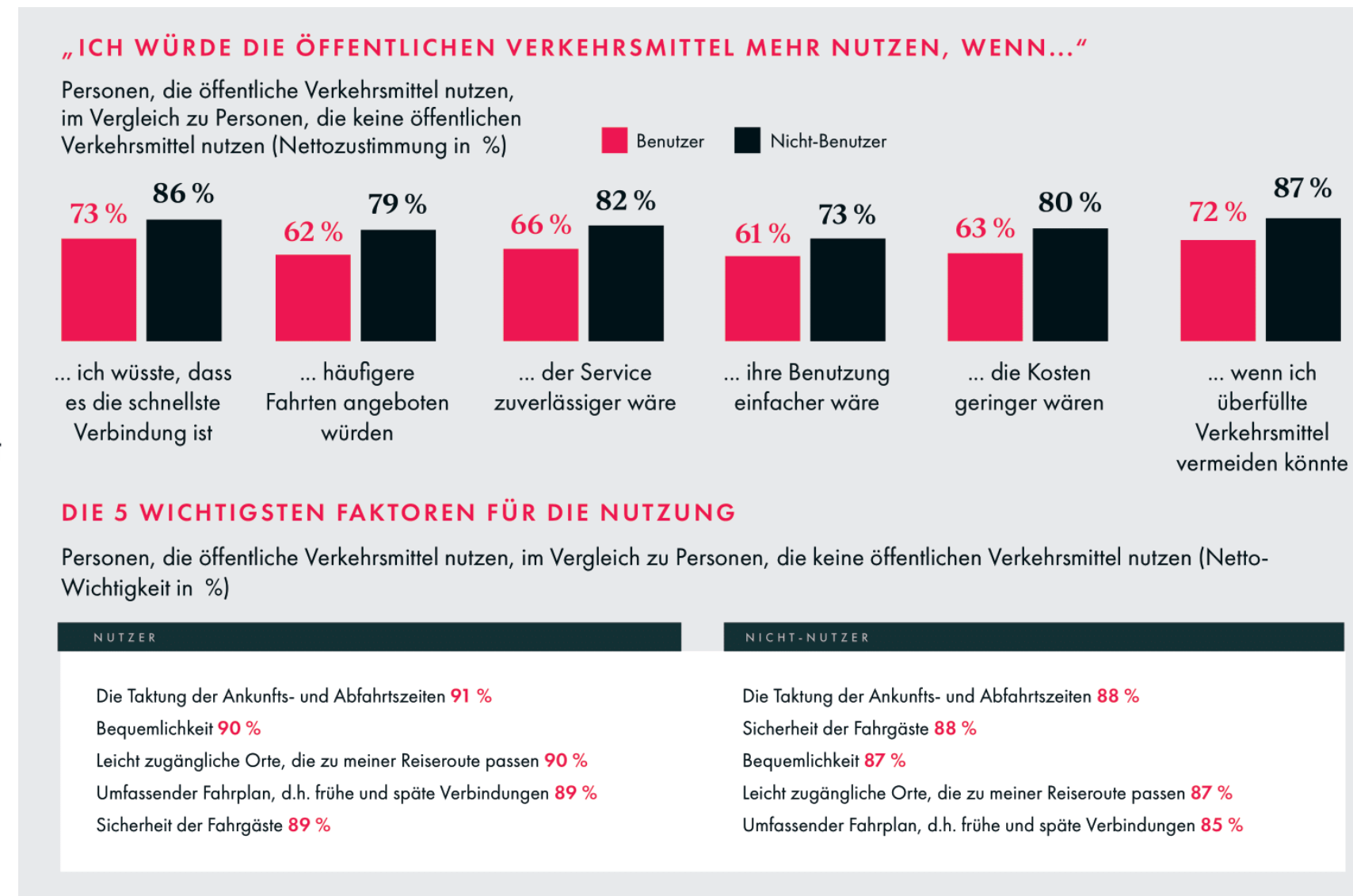


ABB. 13: WICHTIGSTE FAKTOREN FÜR DIE NUTZUNG DES ÖPNV (VGL. HITACHI RAIL 2024)

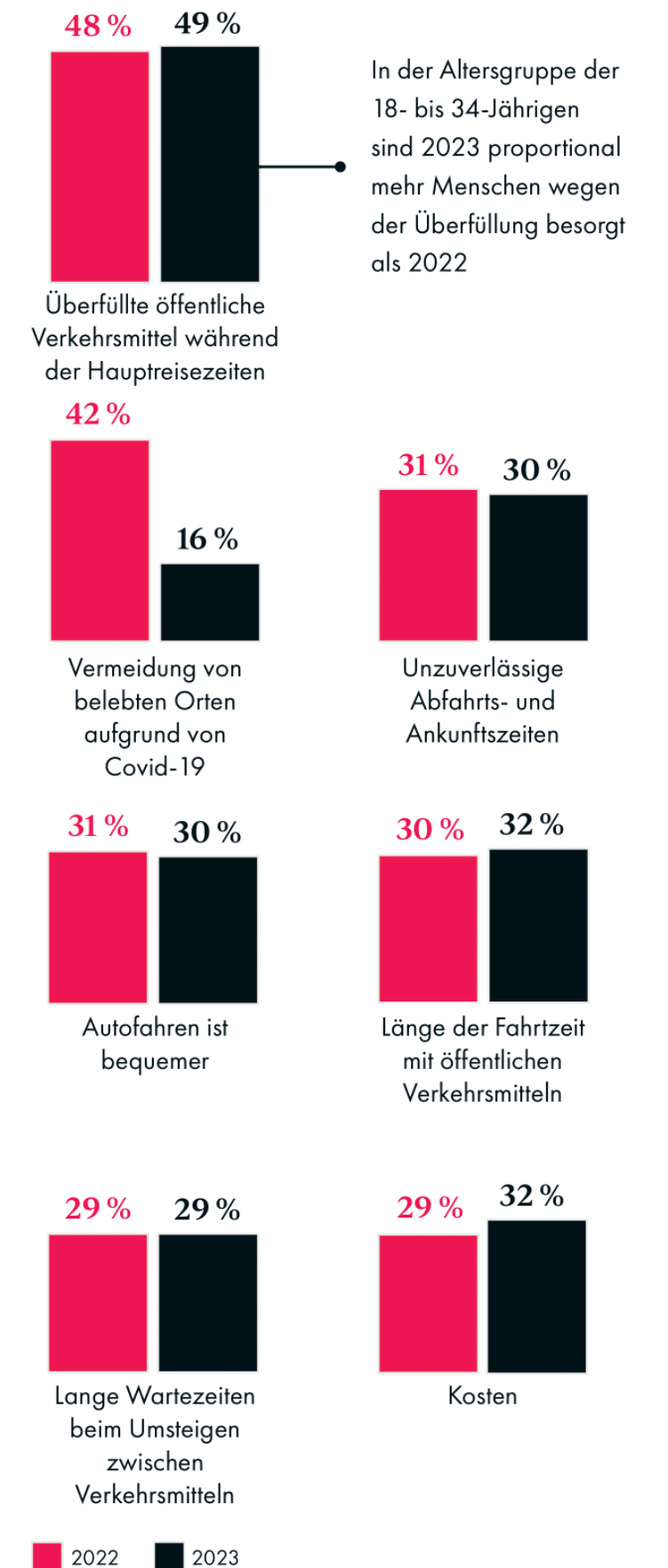


ABB. 14: GRÖSSTE HINDERUNGSRÜNDEN FÜR DIE NUTZUNG DES ÖPNV (VGL. HITACHI RAIL 2024)

öffentlichen Verkehrs für die Fahrgäste einen noch höheren Stellenwert (ca. 90 Prozent Zustimmung). Auch der Komfort und die Kosten sind wichtige Einflussfaktoren für die Nutzung des ÖPNV, während der Nachhaltigkeitsgedanke im Durchschnitt nur für zwei Drittel der Fahrgäste eine Rolle spielt. Allerdings sind hier wie auch bei der Studie insgesamt die regionalen Unterschiede zu berücksichtigen, die die Breite der Studie mit sich bringt. Der größte Hinderungsfaktor für die vermehrte Nutzung des ÖPNV ist mit Abstand eine nicht ausreichende Kapazität, wodurch Verkehrsmittel zu überfüllt sind (SIEHE ABB. 14). Der Preis und die Reisezeit sind auch weiterhin ein wichtiges Kriterium bei der Entscheidung für ein Verkehrsmittel. So gaben rund ein Drittel der Befragten an, dass sie sich für den Zug entscheiden würden, wenn dieser schneller und günstiger wäre (SIEHE ABB. 15).

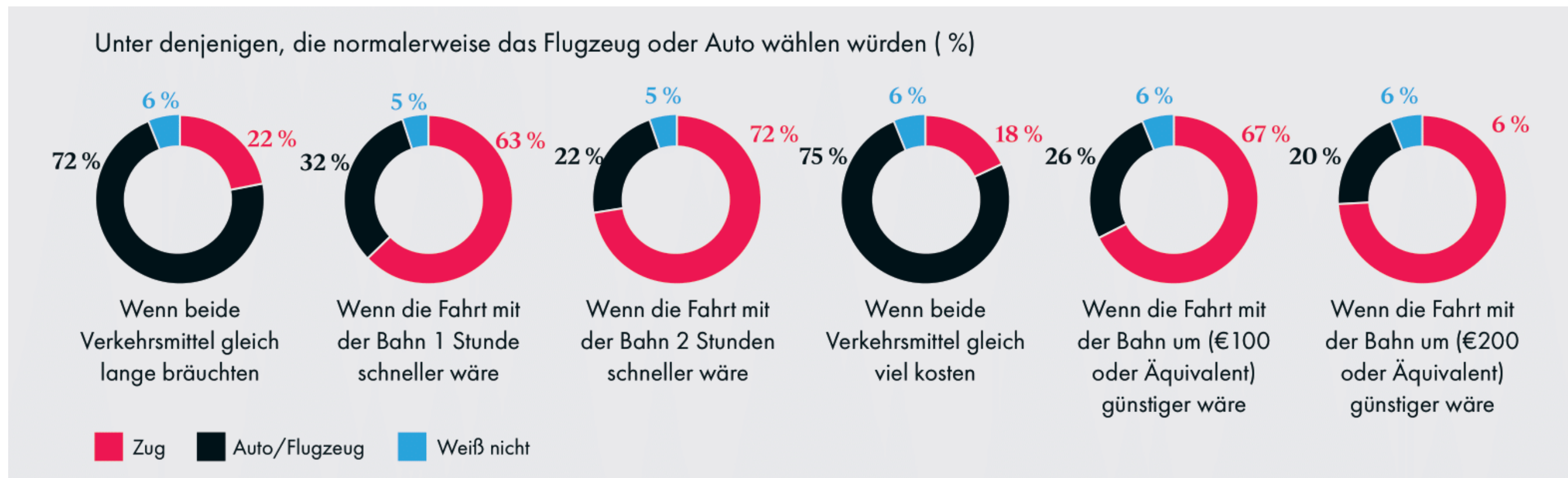


ABB. 15: ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE FÜR DIE NUTZUNG EINES VERKEHRSMITTELS (VGL. HITACHI RAIL 2024)

Hitachi Rail belegt den Trend hin zu mehr Bahnreisen mit Praxisbeispielen. So hat sich der Zugverkehr zwischen Mailand und Rom in einem Jahrzehnt vervierfacht, sodass nun **75 Prozent** der Fahrten zwischen den beiden Metropolen mit dem Zug zurückgelegt werden. Dies falle zusammen mit der Einführung des Hochgeschwindigkeitszuges ETR 1000 des Unternehmens, wodurch sich auch die Zahl der Fahrgäste in Hochgeschwindigkeitszügen in Italien fast versiebenfachte (von 6,5 Mio. auf 40 Mio. Fahrgäste pro

Jahr). Auch die Strecke zwischen Paris und Mailand konnte Zuwächse in Höhe von **75 Prozent** verzeichnen, seitdem der Hochgeschwindigkeitszug in Betrieb ist. Diese Beispiele zeigen, dass die Menschen gewillt sind, auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen, wenn sie eine entsprechende Attraktivität aufweisen. Dazu passt, dass **64 Prozent** einem Verbot von Kurzstreckenflügen positiv gegenüberstehen, wenn entsprechende Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen als Alternativen verfügbar sind. Global zeigt sich also bei allen regionalen Unterschieden ein Willen zum Umstieg, wenn die Verbindungen mit Bus und Bahn schnell, bequem, günstig und einfach zu nutzen sind.

05 KCW-Studie zum Personalbedarf im kommunalen ÖPNV

Ver.di und die Klima-Allianz Deutschland haben eine Studie zur zukünftigen Personalsituation im kommunalen ÖPNV veröffentlicht. Konzentriert wurde sich dabei auf den Bedarf bei Bussen und Straßenbahnen (inklusive Stadt- und U-Bahnen). Basis der Hochrechnungen waren Personaldaten vom 30.06.2022. Zu diesem Zeitpunkt waren bundesweit 122.500 bis 132.000 Menschen sozialversicherungspflichtig als Bus- und Bahnfahrer beschäftigt. Mehr als **80 Prozent** dieser Beschäftigten arbeiteten in Vollzeit. Folgende zwei Szenarien wurden betrachtet:

- Erhaltung des derzeitigen Angebots bis 2030 und 2035
- Ausweitung des Angebots auf die doppelte Anzahl von Fahrgästen bis 2030 und 2035

Die Studie untersuchte diese Szenarien ausdrücklich nach heutigem Stand, sodass zukünftige Mobilitätstrends oder Entwicklungen nur am Rande

berücksichtigt sind. Je Szenario wurde aber untersucht, wie viel Einfluss eine Steigerung der Arbeitsplatzattraktivität (zwei zusätzliche Urlaubstage oder eine 4-Tage-Woche) auf den Personalbedarf hätte.

Der mit Abstand größte zukünftige Verlust von Personal wird durch Überalterung der Belegschaft verursacht. **55,6 Prozent** der Bus- und Bahnlenker haben ihr fünfzigstes Lebensjahr bereits vollendet, rund **20 Prozent** sind sogar 60 Jahre oder älter. Bis zum Jahr 2030 werden rund **30 Prozent** der derzeitigen Beschäftigten in den Ruhestand gehen, bis 2035 sind dies rund **48 Prozent**. Zusätzlich dazu wird von der Studie eine Fluktuationsrate von **19,5 Prozent** bis 2030 und von **21,5 Prozent** bis 2035 aufgrund von Berufswechseln, Wegzug, Arbeitsunfähigkeit und

Angebot	Bus gesamt	davon Stadtbus	davon Regionalbus	Straßen-, Stadt- und U- Bahn
Status quo	+0 %	+0 %	+0 %	+0 %
Verdopplung Fahrgastzahlen	+95,9 %	+25 %	+150 %	+25 %

ABB. 16: NOTWENDIGE ZUKÜNFTIGE ANGEBOTSAUSWEITUNG IM KOMMUNALEN ÖPNV (VGL. KCW 2024)

Anderem angenommen. Dies sorgt für erhebliche Schwierigkeiten bei der zukünftigen Leistungserfüllung des kommunalen ÖPNV, insbesondere bei einer Leistungsausweitung. So geht die Studie davon aus, dass der Busverkehr fast verdoppelt werden müsste, um das zukünftige Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste zu erreichen (SIEHE ABB. 16). In absoluten Zahlen ergibt sich nur zur Sicherstellung des bisherigen Angebots ohne eine Änderung der Arbeitszeit pro Angestelltem bis 2030 ein Personalbedarf von durchschnittlich 190.000 und bis 2035 sogar von durchschnittlich 215.000 Angestellten. Sollte eine Vier-Tage-Woche eingeführt werden, so müssten auf die oben genannten Zahlen weitere **68,3 Prozent** Neubeschäftigungen hinzugerechnet werden. Der maximale Bedarf läge so bei 314.000 bis 338.000 Arbeitskräften bis 2035 (SIEHE ABB. 17).

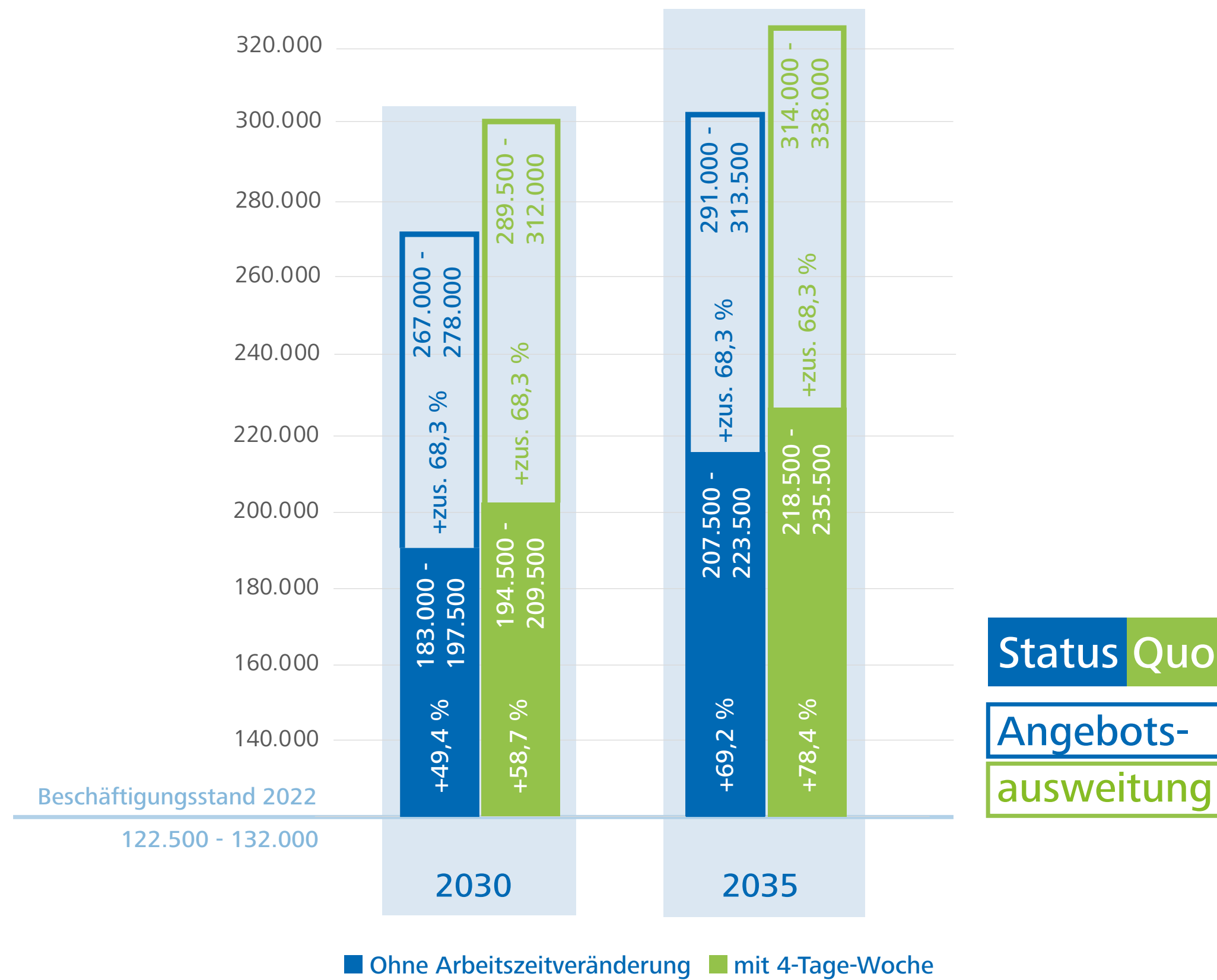


ABB. 17: PERSONALBEDARF IN DEN UNTERSCHIEDLICHEN SZENARIEN (VGL. KCW 2024)

Dies sorgt für erhöhte Betriebskosten. Die Studie gibt im Jahr 2022 ein Personalbudget für den Fahrtbetrieb der zuständigen Verkehrsbetriebe in Höhe von 5,4 bis 6,5 Mrd. Euro an. Selbst ohne künftige Lohnkostensteigerungen miteinzuberechnen würden sich je nach Szenario ein erheblicher Finanzierungsbedarf ergeben, bei einer Vier-Tage Woche und der Verdoppelung der Fahrgastzahlen müsste auch das Budget nahezu verdoppelt werden (SIEHE ABB. 18).

Angebot	Keine Änderung	4-Tage-Woche	Mehr Urlaub
Status quo	5,4 – 6,5 Mrd. Euro	6,2 – 7,4 Mrd. Euro	5,5 – 6,5 Mrd. Euro
Verdopplung Fahrgäste	9,1 – 10,9 Mrd. Euro	10,5 – 12,5 Mrd. Euro	9,2 – 11,0 Mrd. Euro

ABB. 18: PERSONALKOSTEN JE NACH SZENARIO OHNE LOHNKOSTENSTEIGERUNGEN (VGL. KCW 2024)

Quellenverzeichnis

- Hitachi Rail (2024): Besser vernetzt. Globale Perspektiven zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs. <https://www.hitachirail.com/german-better-connected-global-attitudes-to-public-transport-1/> [abgerufen am 13.03.2024]
- KCW (2024): Kurzstudie zum Personalbedarf im kommunalen ÖPNV bis 2030/35. https://www.verdi.de/+++file++65ef0b1d01448a2ba9487984/download/Kurzstudie_Personalbedarf_KCW_2024.pdf [abgerufen am 15.03.2024]
- nhi² (2023): Online Befragung von eezy Nutzern 2023.
- VDV A (2024): Stellungnahme. Ein wissenschaftlicher Blick auf das Deutschland-Ticket. <https://www.vdv.de/2024-01-31-wissenschaftlicher-beirat-beim-vdv-stellungnahme-d-ticket-v03.pdf> [abgerufen am 08.03.2024]

- VDV B (2024): Evaluation zum Deutschland-Ticket. 4. UAG Sitzung am 26. Januar 2024. Bericht zur passiven Wegemessung: Berichtszeitraum Januar bis November 2023.
- VDV C (2024): Evaluation zum Deutschland-Ticket. Bericht zur bundesweiten Marktforschung. Monatsbericht November.
- VDV D (2024): Evaluation D-Ticket: Kids & Teens. 4. UAG Sitzung am 26. Januar 2024.
- VDV E (2024): Evaluation zum Deutschland-Ticket. Sonderbericht zur bundesweiten Marktforschung. Ergebnisse CO₂-Wirkung.

