

Mobilitäts *TRENDS* 2016

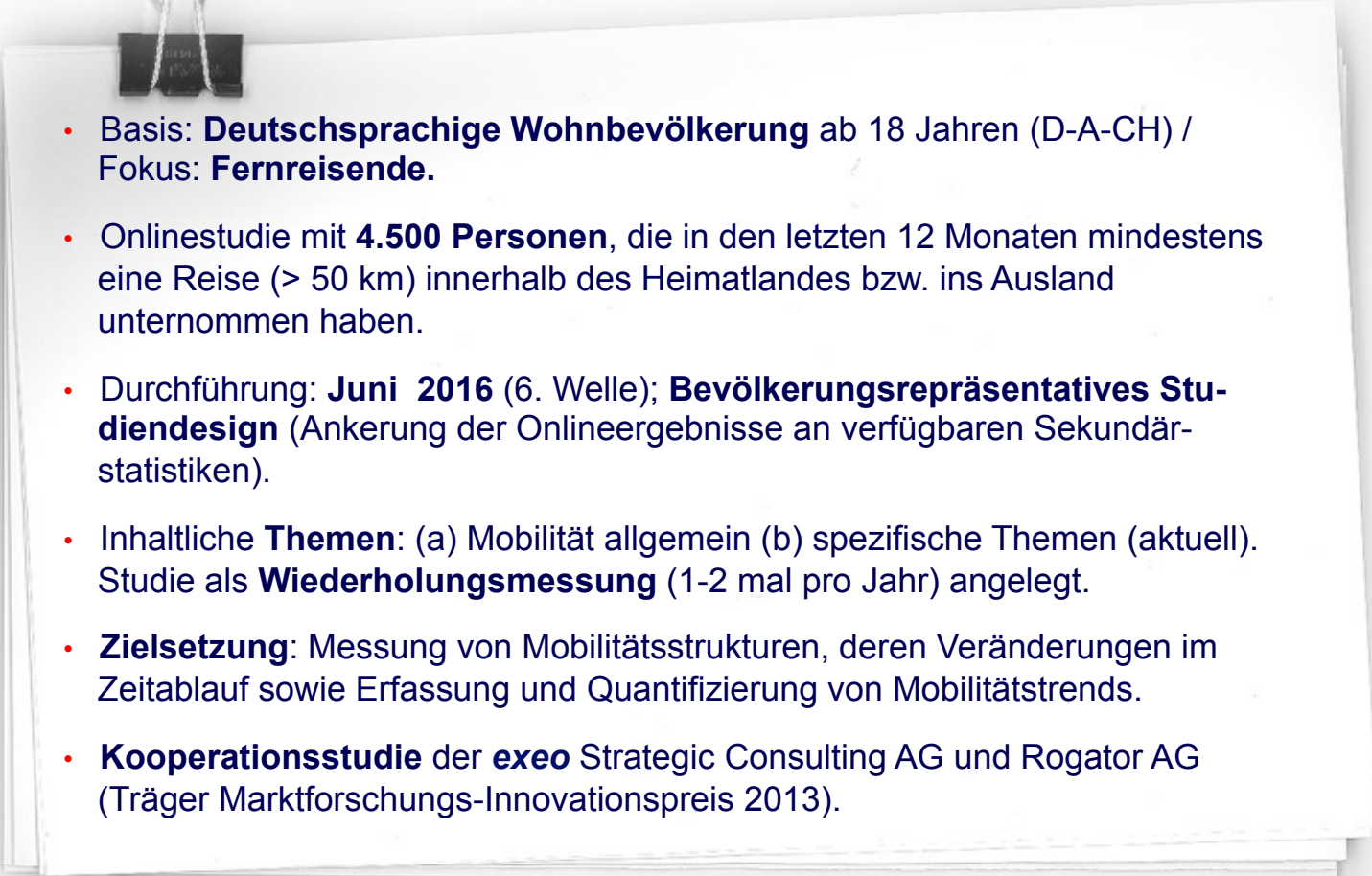
**- Nachfragepotenziale für Busse und Bahnen im Ländervergleich
(D-A-CH-Region) -**

Bonn, Dezember 2016

Verantwortlich:

Prof. Dr. Andreas Krämer
exeo Strategic Consulting AG
Wittelsbacherring 24, D-53115 Bonn
Tel: ++49 (0) 178 256 22 41
Fax: ++49 (0) 228 629 78 51
andreas.kraemer@exeo-consulting.com
www.exeo-consulting.com

Johannes Hercher
Rogator AG
Emmericher Straße 17, D-90411 Nürnberg
Tel: ++49 (0) 911 8100550
Fax: ++49 (0) 911 8100570
j.hercher@rogator.de
www.rogator.de

- 
- Basis: **Deutschsprachige Wohnbevölkerung** ab 18 Jahren (D-A-CH) / Fokus: **Fernreisende**.
 - Onlinestudie mit **4.500 Personen**, die in den letzten 12 Monaten mindestens eine Reise (> 50 km) innerhalb des Heimatlandes bzw. ins Ausland unternommen haben.
 - Durchführung: **Juni 2016** (6. Welle); **Bevölkerungsrepräsentatives Studiendesign** (Ankerung der Onlineergebnisse an verfügbaren Sekundärstatistiken).
 - Inhaltliche **Themen**: (a) Mobilität allgemein (b) spezifische Themen (aktuell). Studie als **Wiederholungsmessung** (1-2 mal pro Jahr) angelegt.
 - **Zielsetzung**: Messung von Mobilitätsstrukturen, deren Veränderungen im Zeitablauf sowie Erfassung und Quantifizierung von Mobilitätstrends.
 - **Kooperationsstudie** der **exeo** Strategic Consulting AG und Rogator AG (Träger Marktforschungs-Innovationspreis 2013).

Literatur

- Krämer, A., Wilger, G., Hercher, J.: Die Mär vom induzierten Verkehr. Planung & Analyse, Jg. 44, Heft 3/2016, S. 60-61.
- Krämer, A.: Kostenwahrnehmung bei PKW-Reisen - Empirische Analyse zur Schätzung der PKW-Kosten und der wahrgenommenen Kostenkomponenten bei Autofahrern im DACH-Gebiet. Internationales Verkehrswesen, 68(4), 2016, S. 16-19.
- Krämer, A.: Zukunft Bahnpersonenverkehr: Wie wettbewerbsfähig ist das deutsche Bahnsystem unter veränderten Konkurrenzbedingungen? ZEVrail 140 (4), April 2016, S. 138-145.
- Krämer, A.: Using Experimental Survey Designs to Support Pricing Decisions. Business Management Horizons, Vol. 4(1), June 2016. S. 22-38.
- Krämer, A., Rieger, M.: Fernlinienbusse: Chance oder Risiko für den Bahnahverkehr? DER NAHVERKEHR, Heft 7/8 2015, S. 41 - 47.
- Krämer, A.: ÖPNV-Nutzungsintensität und -Zufriedenheit. Der Nahverkehr, Heft 3/2016, S. 24-30.
- Krämer, A.: Fernlinienbusse (FLB) und deren Konsequenzen auf den Bahnah- und Bahnfernverkehr - 11. Sitzung (nicht öffentlich) der Enquetekommission IV des Landtages NRW (Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen), Düsseldorf, 2. Oktober 2015.

Agenda

1. Messung von Nachfragepotenzialen
 2. Empirische Ergebnisse zu den Potenzialen
 3. Nichtnutzungsgründe Busse und Bahnen
 4. Die wahrgenommenen Kosten des Pkw
 5. Ausblick
-

Agenda

1. Messung von Nachfragepotenzialen

2. Empirische Ergebnisse zu den Potenzialen

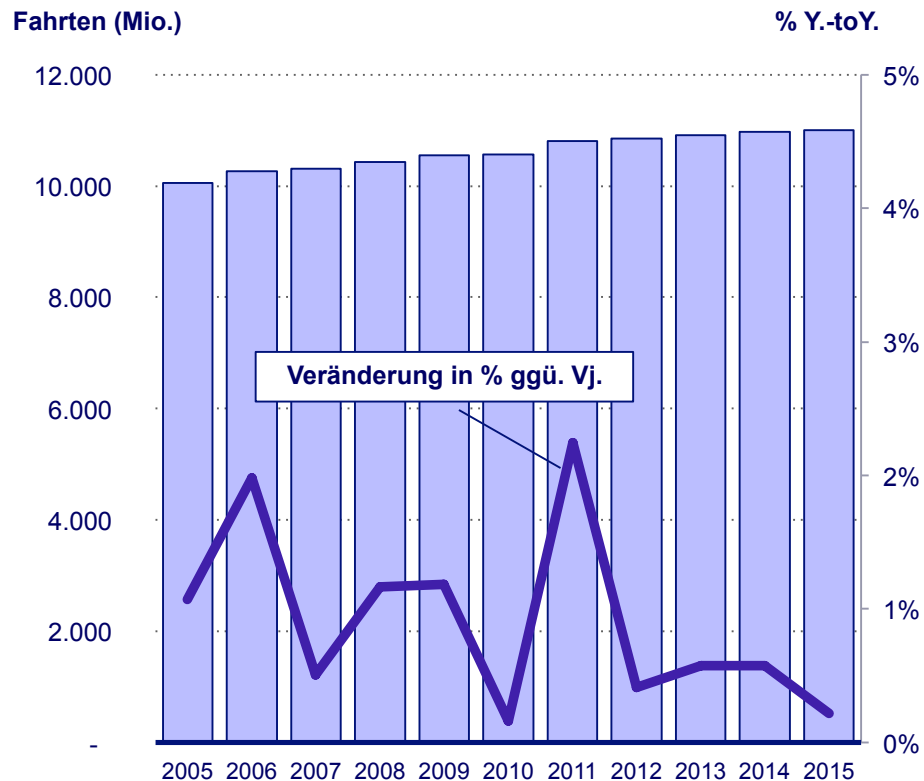
3. Nichtnutzungsgründe Busse und Bahnen

4. Die wahrgenommenen Kosten des Pkw

5. Ausblick

Nachhaltiges Nachfragewachstum im ÖPNV – insgesamt stabile Nutzersegmente in Deutschland

Beförderte Personen im Liniennahverkehr in Deutschland 2005 - 2015 (Quelle: StBA)

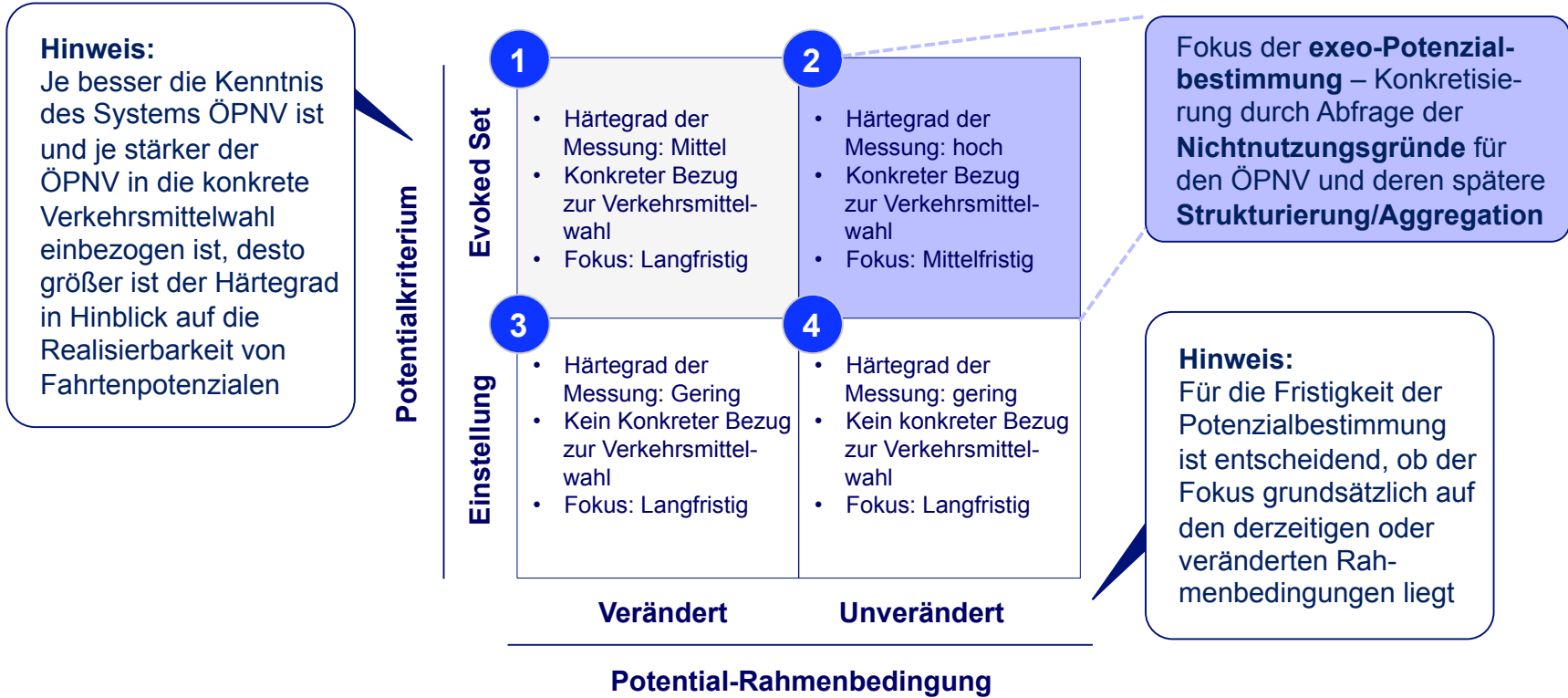


Nutzungshäufigkeit von Bussen und Bahnen in Deutschland 2010 - 2015 (Quelle: VuMA)

Nutzungsintensität	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Täglich, fast täglich	8%	8%	8%	8%	7%	8%
An mehreren Tagen pro Woche	12%	10%	10%	11%	11%	11%
An ca. 1 Tag pro Woche	8%	7%	7%	7%	7%	7%
An ca. 1-3 Tagen im Monat	9%	8%	8%	7%	7%	7%
Seltener	26%	26%	26%	26%	26%	25%
Nie, fast nie, (keine Angabe)	38%	41%	42%	42%	42%	42%

Bei der Abschätzung von Nachfragepotenzialen sind die Bezugspunkte der Potenzialbildung und der zeitliche Rahmen zu beachten

Portfolio an Szenarien zur Bestimmung von Nachfrage



Die Abschätzungen im Bereich Elektro-Autos sind das beste Beispiel dafür, wie unterschiedlich Nachfrage-Potenziale beziffert werden

Abschätzung des Absatzpotenzials für Elektro-Pkw

Ausgangslage

- „Auf der einen Seite denken und handeln viele Deutsche im Alltag grün, wenn es aber um E-Mobilität geht, haben wir als Verbraucher spitze Finger. So ganz habe ich dieses Phänomen noch nicht verstanden“, kritisiert Müller. „Die Autoindustrie hat da nichts verschlafen. Am Angebot mangelt es nicht, sondern an der Nachfrage.“ (Ingenieur.de, 21.11. 2016).
- Immer wieder zitiert werden Studienergebnisse, denen zufolge sich 55 Prozent der Deutschen vorstellen können, ein Elektrofahrzeug zu fahren – für 42 Prozent passt Elektromobilität zum eigenen Lebensstil. Dies erweckt den Eindruck eines enormen Absatzpotenzials (so z.B. Gadeib, A.: Die praktischen Alltagsflitzer. Planung & Analyse, Heft 3/2016, S. 56 – 58).

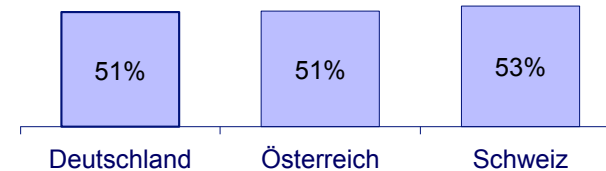


Ergebnisse

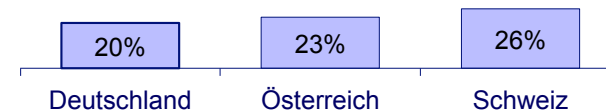
Mobilitäts-
TRENDS 2016:
Analyse
Potenziale für
Elektro-
Mobilität



„Ich finde alternative Antriebsformen (Elektro / Hybrid) sinnvoll“ (% Zustimmung)



„Ich habe schon einmal konkret überlegt, ob ich mir beim nächsten Pkw-Kauf ein Auto mit Elektroantrieb kaufe“ (% Zustimmung)

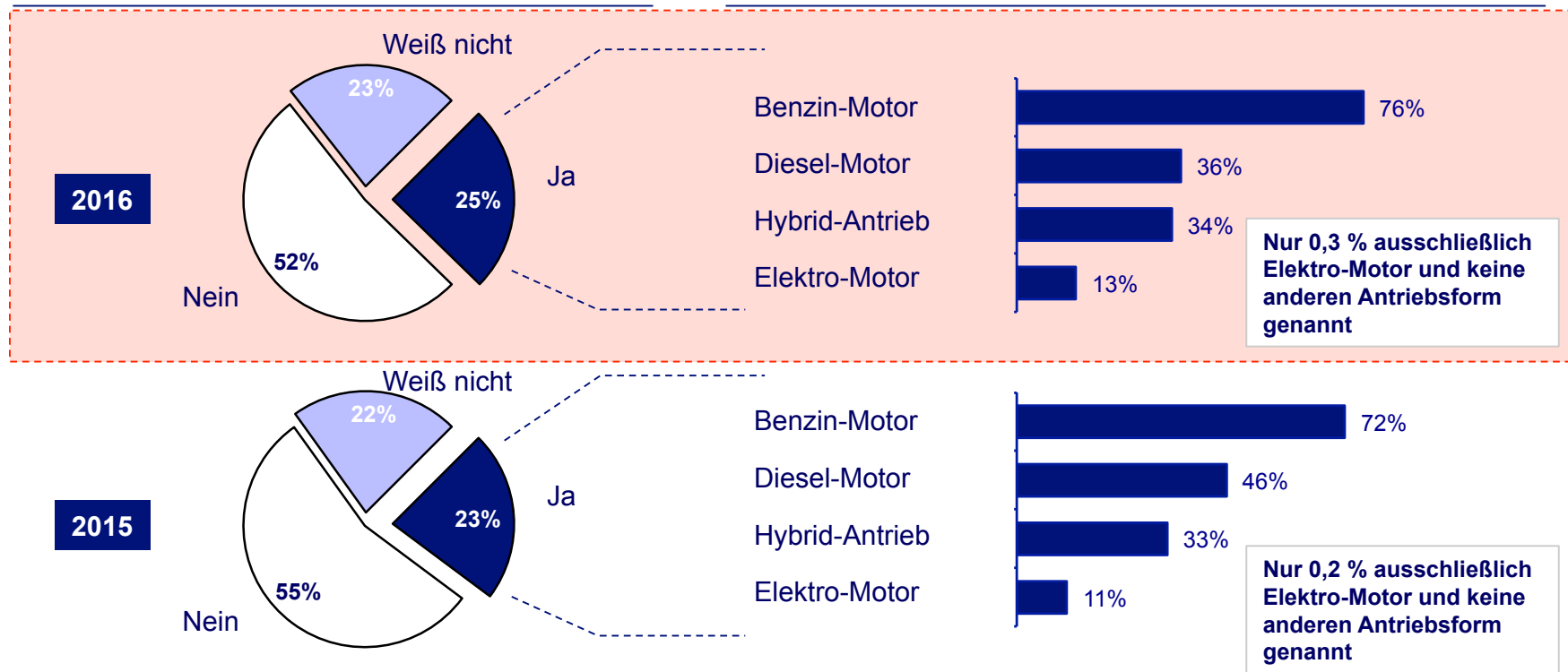


In der Erwägung der Neuwagenkäufer gewinnt der Elektroantrieb nicht nennenswert an Bedeutung

Neuwagenkauf (D-A-CH-Region): Potenzielle Käufer und relevante Antriebsformen [% der Befragten]

Käuferwägung in den nächsten beiden Jahren
(% der Befragten)¹⁾

Relevanter Antrieb des Neuwagens
(% der Käuferwäger)²⁾



- 1) Beabsichtigen Sie, innerhalb der nächsten 2 Jahre einen Neuwagen (Pkw, inkl. Jahreswagen) zu kaufen
- 2) Welche Antriebsart kommt für Sie in Frage?

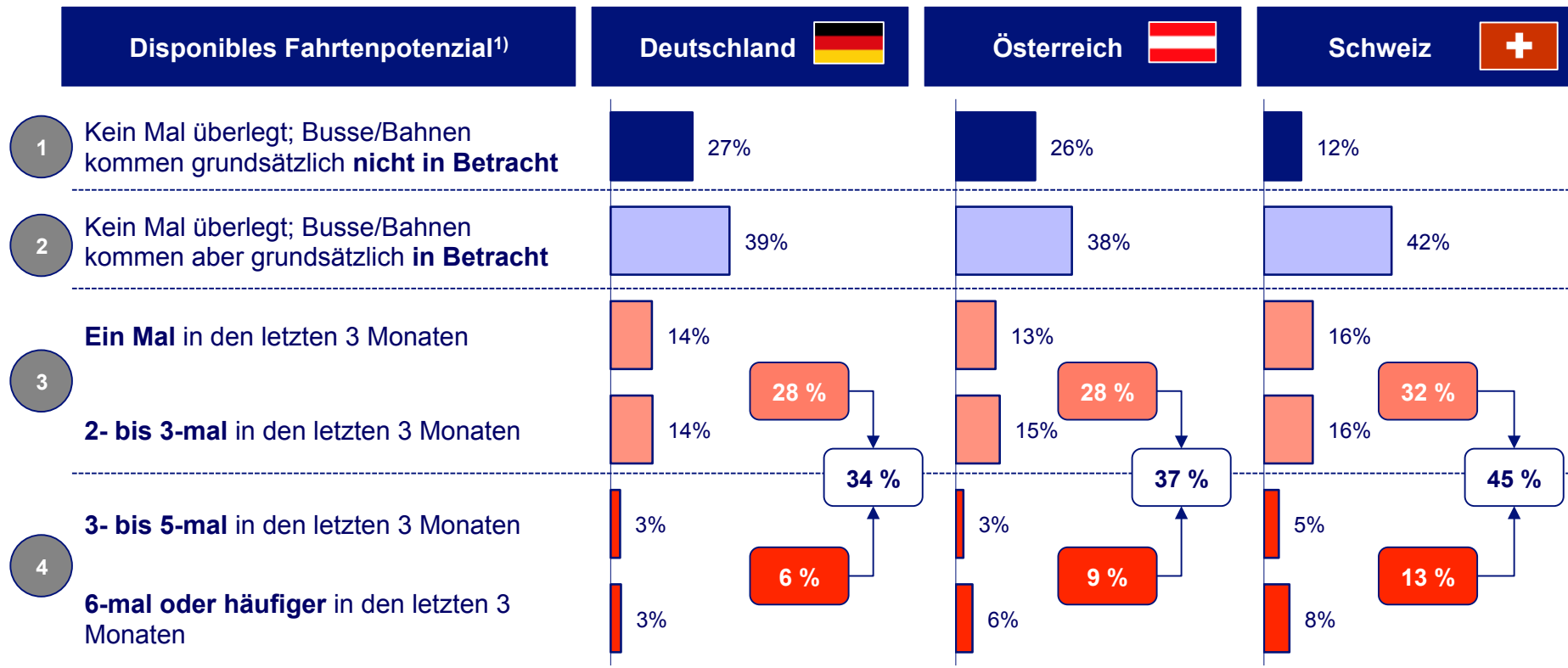
Quelle: exeo Strategic Consulting AG / Rogator AG

Agenda

1. Messung von Nachfragepotenzialen
 - 2. Empirische Ergebnisse zu den Potenzialen**
 3. Nichtnutzungsgründe Busse und Bahnen
 4. Die wahrgenommenen Kosten des Pkw
 5. Ausblick
-

Der Anteil von Personen mit disponiblen Fahrtenpotenzial ist in der Schweiz höher als in Deutschland und Österreich

Erwägung und Nichtnutzung des ÖPNV am Wohnort (% der Befragten)¹⁾



1) Wie oft haben Sie in den letzten 3 Monaten überlegt, Busse und Bahnen in Ihrer Stadt zu nutzen und haben dann doch etwas Anderes genutzt?

Quelle: exeo Strategic Consulting AG / Rogator AG

Das ÖPNV-Nachfragepotenzial ist neben dem Land auch abhängig von der Altersklasse, der Kundenzufriedenheit und der Pkw-Verfügbarkeit

Treiberanalyse Anteil Personen mit disponiblen ÖPNV-Fahrten (% der Befragten)¹⁾

1 Kundenstatus				2 Alterssegment			
Kundenstatus	Stammkunden ÖPNV	Medium-Nutzer	Nicht- oder Selten-Nutzer	Alterssegment	bis 29 Jahre	30 bis 59 Jahre	60+ Jahre
Deutschland	49%	54%	24%	Deutschland	52%	36%	25%
Österreich	44%	52%	27%	Österreich	49%	34%	31%
Schweiz	54%	49%	35%	Schweiz	58%	44%	42%
Gesamt	49%	53%	25%	Gesamt	52%	37%	26%

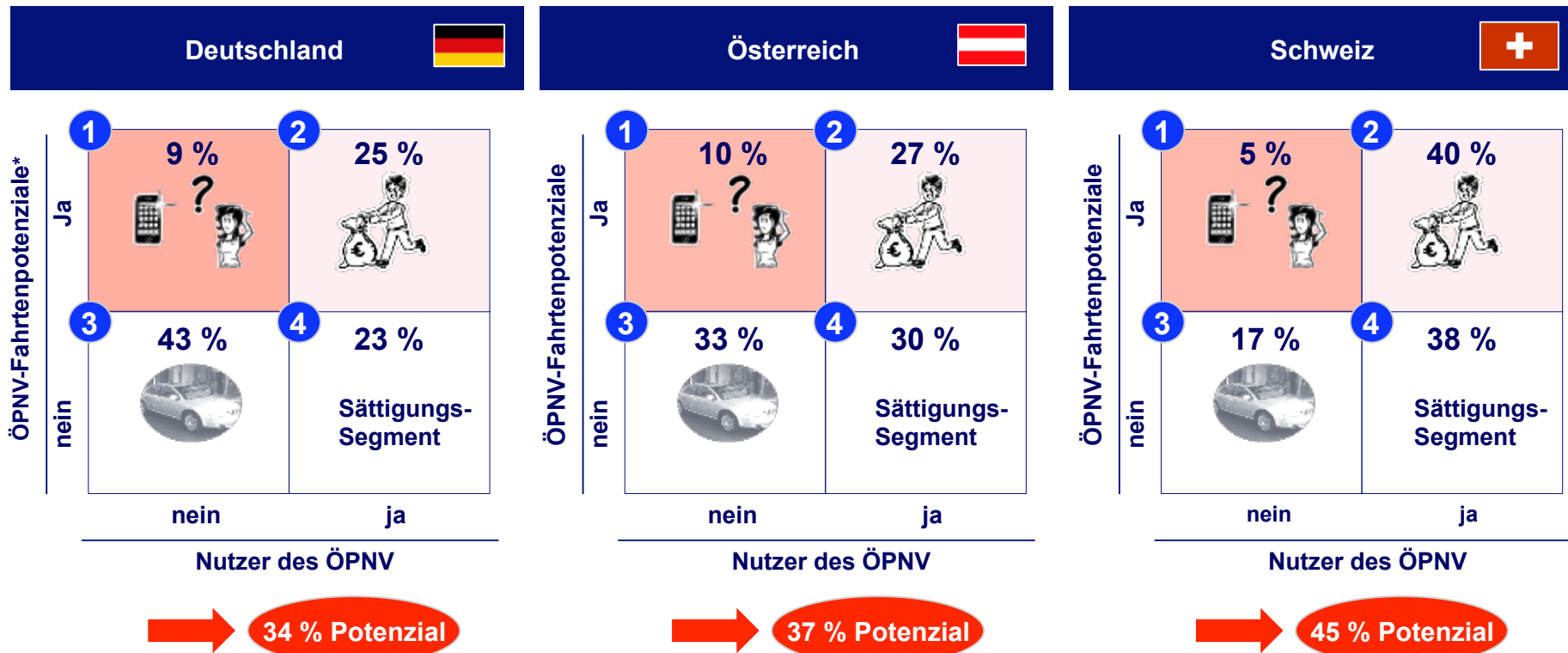
3 ÖPNV-Zufriedenheit*				4 Pkw-Verfügbarkeit			
ÖPNV-Zufriedenheit*	Hoch (top-2)	Mittel (indifferent)	Gering (low-2)	Pkw-Verfügbarkeit	Immer	Gelegentlich	Nie
Deutschland	43%	41%	24%	Deutschland	31%	56%	36%
Österreich	45%	45%	29%	Österreich	32%	58%	38%
Schweiz	47%	52%	36%	Schweiz	43%	56%	41%
Gesamt	44%	42%	24%	Gesamt	32%	56%	37%

* Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit dem ÖPNV-Angebot vor Ort? 1=sehr zufrieden bis 6=sehr unzufrieden.

1) Wie oft haben Sie in den letzten 3 Monaten überlegt, Busse und Bahnen in Ihrer Stadt zu nutzen und haben dann doch etwas Anderes genutzt?

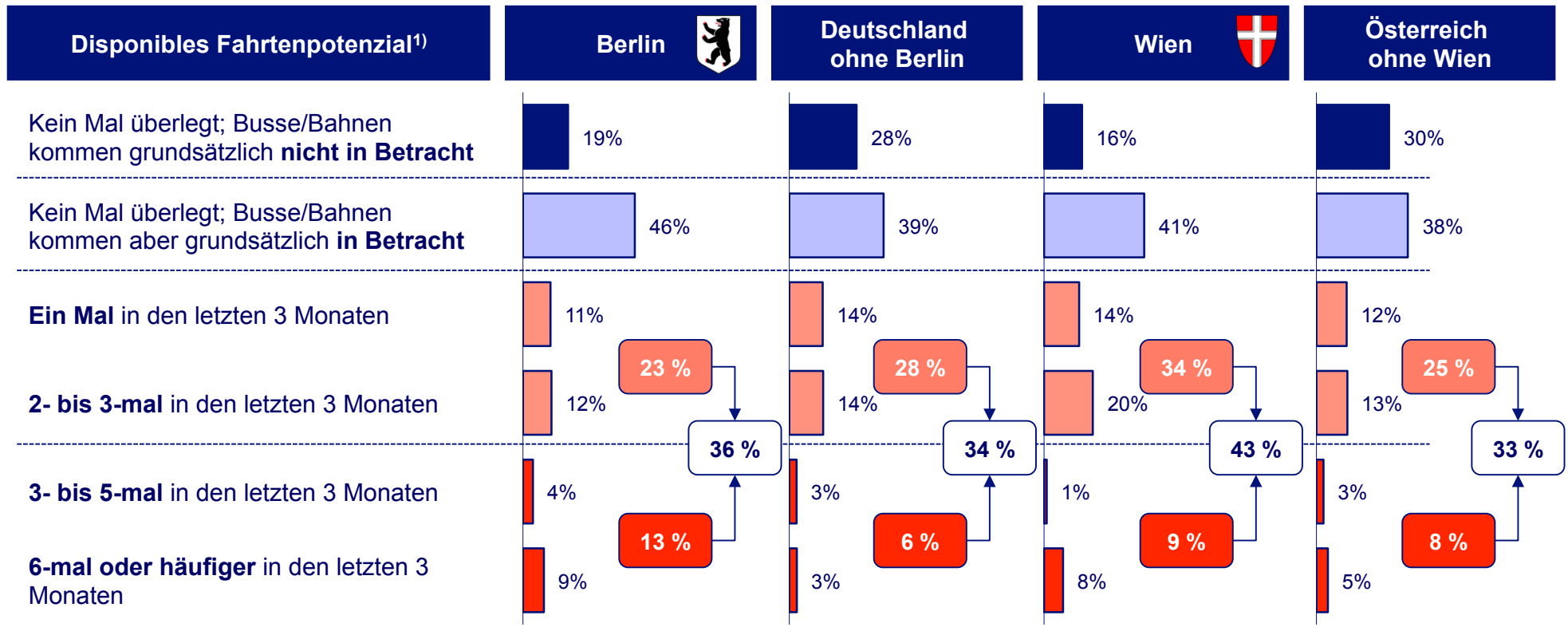
Auf Basis der Potenzialdaten und der ÖPNV-Nutzung können weitere Subsegmente gebildet werden

Portfolio Kundenstatus und disponible ÖPNV-Fahrten in der DACH-Region (% der Befragten)¹⁾



In den Großstädten Berlin und Wien ist der ÖPNV-Nutzungsgrad hoch, aber es bestehen auch hier signifikante Nachfragepotenziale

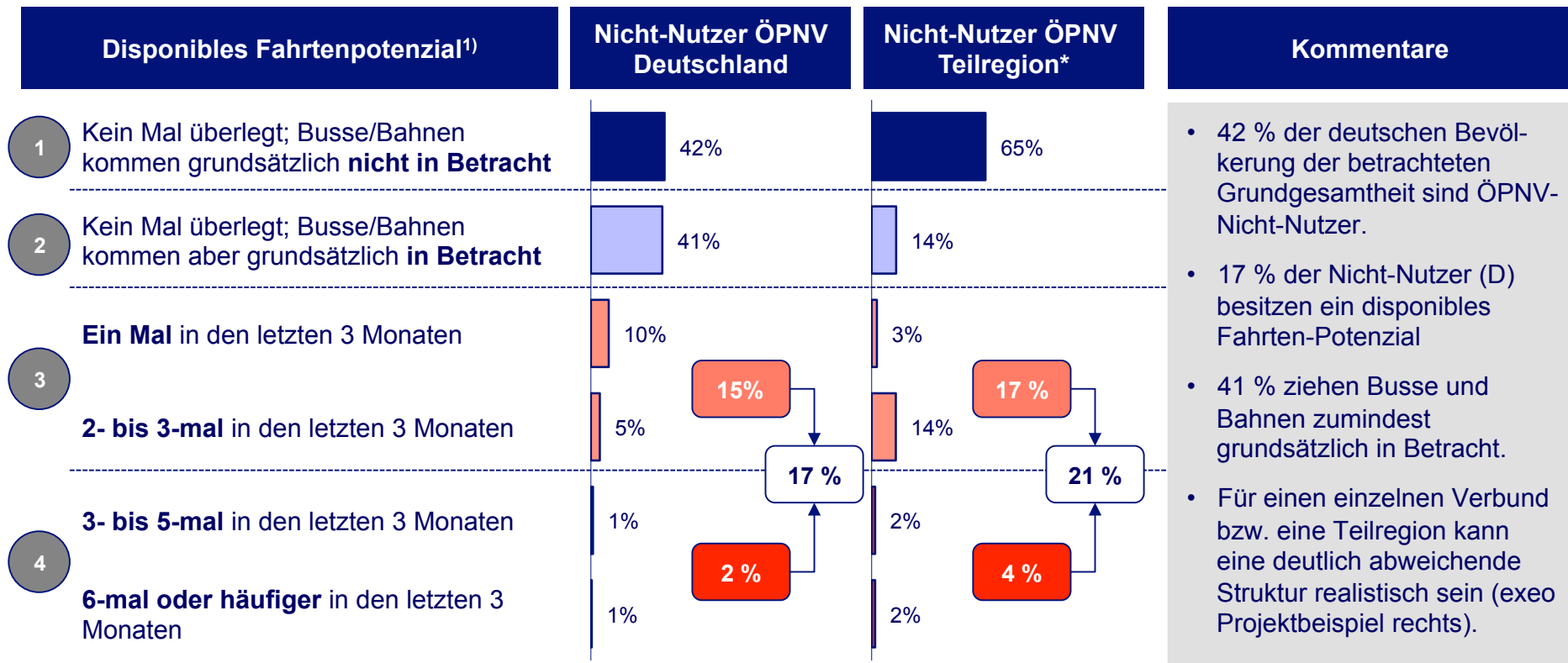
Erwägung und Nichtnutzung des ÖPNV in Berlin und Wien (% der Befragten)¹⁾



1) Wie oft haben Sie in den letzten 3 Monaten überlegt, Busse und Bahnen in Ihrer Stadt zu nutzen und haben dann doch etwas Anderes genutzt?

42 % der ÖPNV-Nichtnutzer ziehen den ÖPNV grundsätzlich nicht in Betracht – lokale Gegebenheiten bestimmen die Struktur

Erwägung und Nichtnutzung des ÖPNV in Teilsegmenten (% der Befragten)¹⁾



1) Wie oft haben Sie in den letzten 3 Monaten überlegt, Busse und Bahnen in Ihrer Stadt zu nutzen und haben dann doch etwas Anderes genutzt?

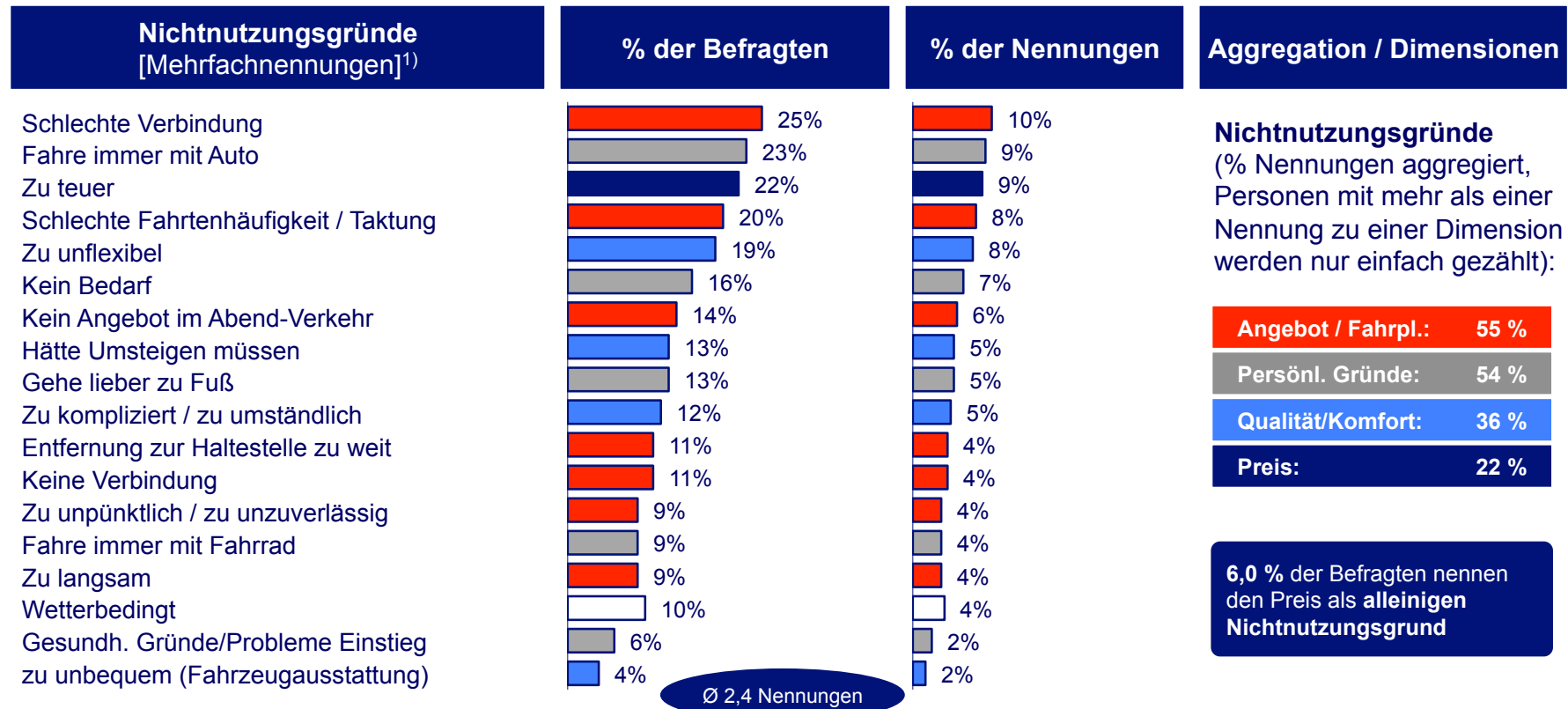
* aktuelles Projektbeispiel exeo.

Agenda

1. Messung von Nachfragepotenzialen
 2. Empirische Ergebnisse zu den Potenzialen
 - 3. Nichtnutzungsgründe Busse und Bahnen**
 4. Die wahrgenommenen Kosten des Pkw
 5. Ausblick
-

Angebot/Fahrplan sowie persönliche Gründe sind die wesentlichen Motive für die Nichtnutzung des ÖPNV am Wohnort

Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV am Wohnort (% der Befragten in der D-A-CH-Region)¹⁾

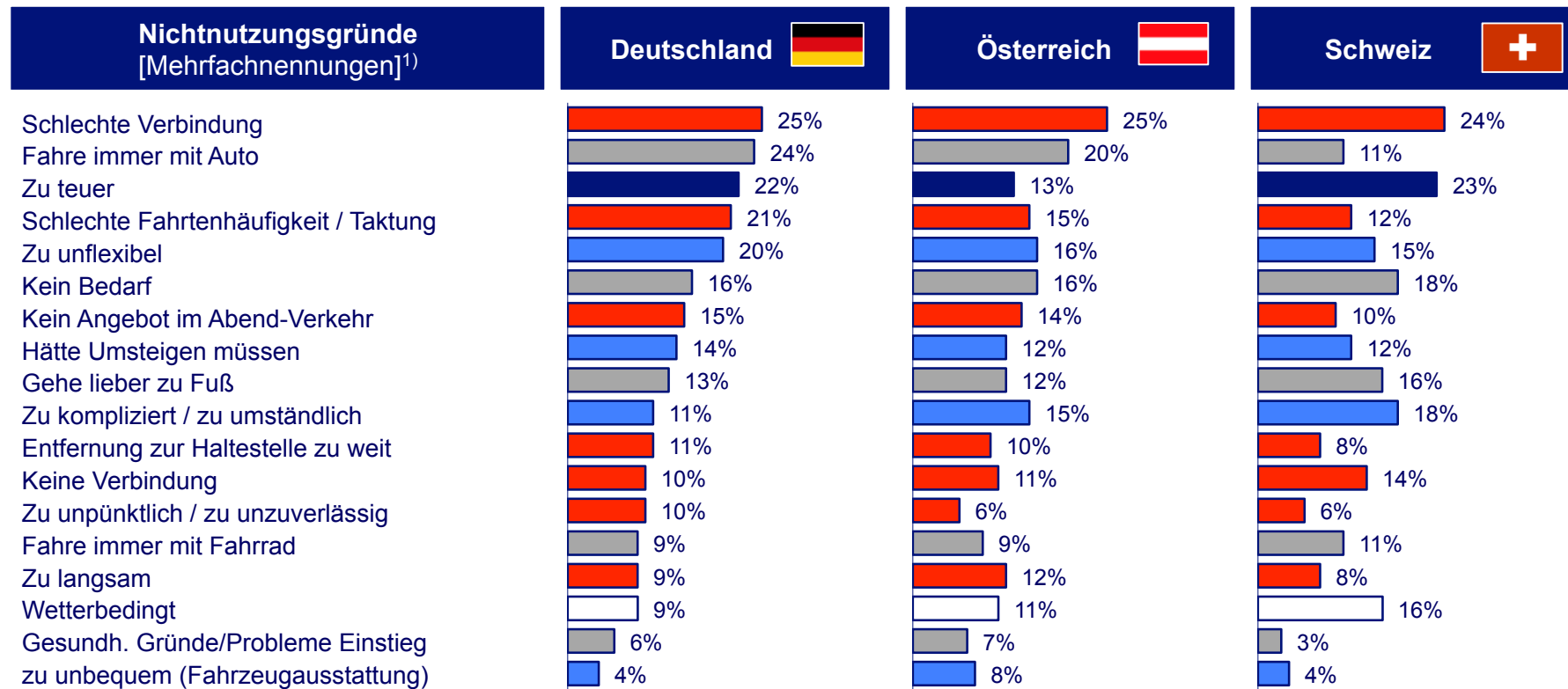


1) Warum haben Sie den ÖPNV nicht genutzt? Falls es mehrere Situationen gab, beziehen Sie sich auf die aktuellste. (Mehrfachantworten zulässig)

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

Die Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV sind länderspezifisch – der Preis als Nutzungsbarriere ist in Österreich relativ gering




Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV am Wohnort nach Land (% der Befragten)¹⁾



1) Warum haben Sie den ÖPNV nicht genutzt? Falls es mehrere Situationen gab, beziehen Sie sich auf die aktuellste. (Mehrfachantworten zulässig)

Der Preis als Nichtnutzungsgrund des ÖPNV nimmt mit der ÖPNV-Nutzungsintensität ab

Nichtnutzungsgründe für den ÖPNV (% der Befragten)¹⁾

Deutschland		Stammkunde ÖPNV	ÖPNV-Medium Nutzer	Nicht- / Selten-Nutzer	Total
	Angebot	62%	45%	56%	55%
	Persönliche Gründe	45%	45%	60%	55%
	Komfortaspekte	32%	50%	41%	36%
	Preishöhe	19%	27%	24%	22%
	Sonstiges	13%	21%	5%	9%
Österreich		Stammkunde ÖPNV	ÖPNV-Medium Nutzer	Nicht- / Selten-Nutzer	Total
	Angebot	53%	58%	52%	53%
	Persönliche Gründe	44%	46%	61%	53%
	Komfortaspekte	36%	37%	34%	35%
	Preishöhe	7%	15%	16%	13%
	Sonstiges	15%	20%	5%	11%
Schweiz		Stammkunde ÖPNV	ÖPNV-Medium Nutzer	Nicht- / Selten-Nutzer	Total
	Angebot	50%	51%	49%	50%
	Persönliche Gründe	47%	47%	51%	48%
	Komfortaspekte	25%	37%	42%	35%
	Preishöhe	16%	19%	33%	23%
	Sonstiges	15%	20%	12%	16%




1) Warum haben Sie den ÖPNV nicht genutzt? Falls es mehrere Situationen gab, beziehen Sie sich auf die aktuellste. (Mehrfachantworten zulässig)

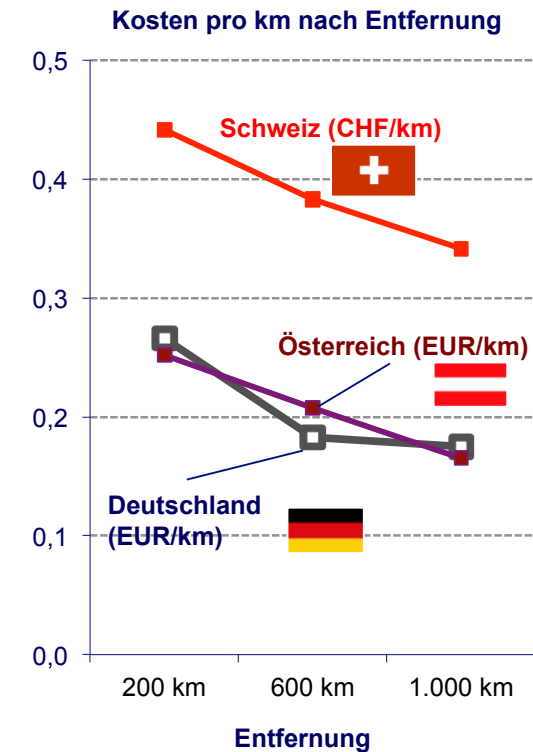
Agenda

1. Messung von Nachfragepotenzialen
 2. Empirische Ergebnisse zu den Potenzialen
 3. Nichtnutzungsgründe Busse und Bahnen
 - 4. Die wahrgenommenen Kosten des Pkw**
 5. Ausblick
-

Die Autofahrer in der Schweiz beziehen fixe Kostenbestandteile stärker in die Kosten der Pkw-Nutzung ein

Berücksichtigung unterschiedlicher Kostenbestandteile nach Streckenlänge (% der Befragten)¹⁾

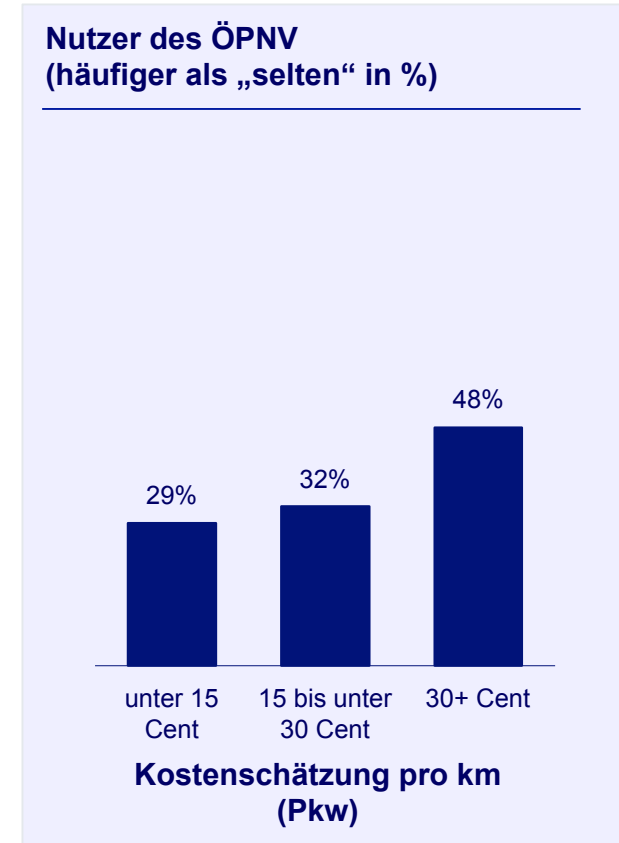
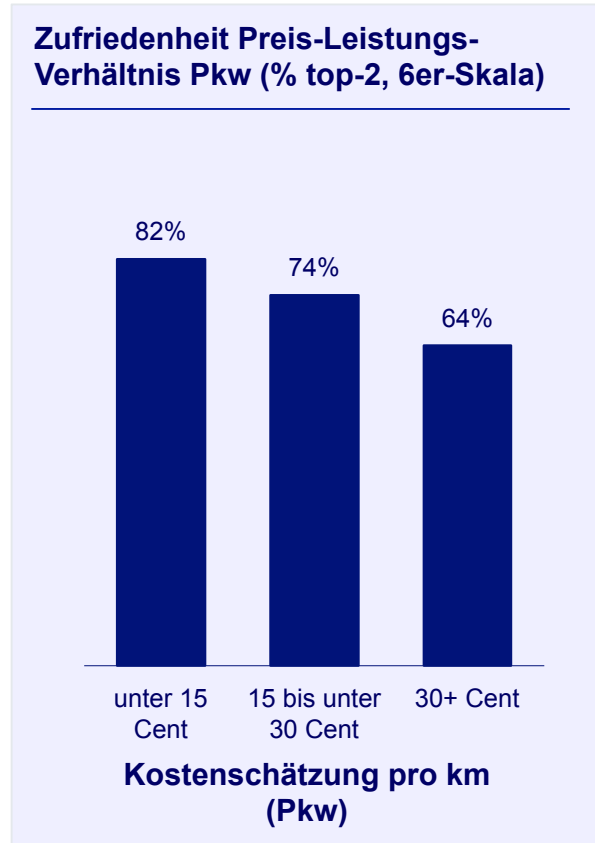
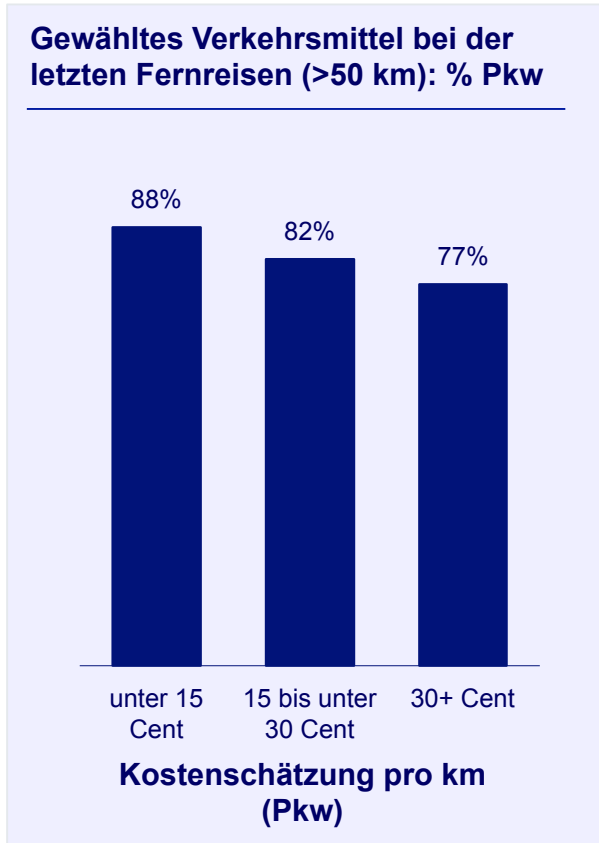
Kostenbestandteile ¹⁾	Deutschland 	Österreich 	Schweiz 	
Out-of-Pocket-Kosten	Spritkosten	98%	96%	94%
	Sonstige variable Kosten (z.B. Öl)	33%	30%	48%
Steuer / Versicherung	22%	36%	52%	
Wartung (z.B. Ölwechsel / Reparaturen / Verschleiß)	26%	40%	54%	
Abschreibung / Wiederbeschaffung	13%	21%	43%	



1) Stellen Sie sich vor, Sie planen eine Reise mit dem Pkw. Wie hoch schätzen Sie die Kosten für eine Reise von 200 / 600 / 1000 km (einfache Strecke * 2)? Welche Kosten haben Sie bei Ihrer Schätzung berücksichtigt?

Die wahrgenommenen Kosten der Pkw-Nutzung sind positiv mit der Nutzung des ÖPNV und negativ mit der Autonutzung korreliert

Deutschland: Wahrgenommene Kosten der Pkw-Nutzung (% der Befragten)¹⁾



Agenda

1. Messung von Nachfragepotenzialen
2. Empirische Ergebnisse zu den Potenzialen
3. Nichtnutzungsgründe Busse und Bahnen
4. Die wahrgenommenen Kosten des Pkw

5. Ausblick

Wie können bestehende Nachfragepotenziale von Bussen und Bahnen genutzt werden?

- Bei der Bestimmung von Nachfragepotenzialen sollten Verfahren genutzt werden, die direkt am **Entscheidungsprozess** der Befragten ansetzen und die aktuellen Rahmenbedingungen berücksichtigen.
- In der Schweiz ist nicht nur der **Nutzungsgrad** von Bussen und Bahn sehr **hoch** (78 %): Auch der Anteil von Personen mit **disponiblen Fahrtenpotenzial** ist mit 45 % in der Schweiz höher als in Deutschland (34 %) und Österreich (37 %). In der Schweiz ergeben sich bessere Wachstumschancen für den ÖPNV als in den beiden Nachbarländern.
- Das ÖPNV-Nachfragepotenzial ist neben dem Land auch von der Altersklasse, der Kundenzufriedenheit und der Pkw-Verfügbarkeit abhängig. Mit 58 % ist der Personen-Anteil mit disponiblen Nachfragepotenzial in der **Altersgruppe unter 30 Jahren** in der **Schweiz** besonders hoch.
- Die Attraktivität der Nutzung von Bussen und Bahnen ist nicht nur vom Angebot abhängig, sondern auch von den **wahrgenommenen Kosten** des **Pkw**. Diese sind in der Schweiz sehr hoch.