

Endbericht – Meinungsumfragen

AB266 – Attraktivierung Außerfernbahn

1 Präambel

Um den IST-Stand zu erheben und verschiedenen Fragen zur Nutzung bzw. Nicht-Nutzung der Außerfernbahn auf den Grund zu gehen, wurden im Rahmen des Projektes „Attraktivierung Außerfernbahn – AB266“ mehrere Meinungsumfragen und Fahrgastzählungen vorgenommen.

Überblick über die Umfragen:

1. Verkehrliche Untersuchung „Außerfernbahn“, telefonische Befragung von Nicht-NutzerInnen
Durchführung zwischen April und August 2020, Befragung von insgesamt 500 Personen zu den Gründen der Nicht-Nutzung der Bahn
2. Fahrgastzählung und Befragung auf Strecke
Der eigentlich für 2020 geplante Erhebungszeitraum wurde wegen der Corona-Pandemie auf 2021 verschoben. Die Durchführung der Befragungen fanden zwischen August und September 2021 (Schulferien) und von November bis Dezember 2021 (Schulzeit) statt. Ziel war die Erhebung der Auslastung sowie Fahrzweck und verwendete Tickets.
3. Da aufgrund der Corona-Pandemie der geplante Stakeholderprozess nicht stattfinden konnte, wurde ein Online-Fragebogen erstellt und dieser über die Medien möglichst weit verbreitet.
Der Fragebogen war von 22. November bis 1. Dezember 2021 online und wurde von 455 Menschen ausgefüllt.

Die Umfragen hatten einen unterschiedlichen Fokus, in diesem Endbericht wird versucht, die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Umfragen zu erläutern und dann gemeinsame Schlüsse daraus zu ziehen.

2 Telefonische Befragung von Nicht-NutzerInnen

Von April bis August 2020 wurden insgesamt 500 Menschen, die angaben, die Bahn nicht oder nur sehr selten zu nutzen, entlang der Außerfernbahn zwischen Garmisch-Partenkirchen und Kempten befragt.

Bei der Befragung wurden Bekanntheit der Bahn und der bisherige Nutzen als erstes abgefragt. Dann wurden die Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten und den hauptsächlich genutzten Verkehrsmitteln befragt. Die Nutzung der Außerfernbahn kann somit nach Pflichtaktivitäten (Arbeit, Ausbildung) und Freizeitaktivitäten differenziert werden.

Im nächsten Schritt wurde gefragt, warum die Bahn für die angegebenen Wegzwecke nicht benutzt wird und ob eine Nutzung vorstellbar wäre. Darüber hinaus wurde eine offene Frage nach allgemeinen Verbesserungsvorschlägen gestellt.

Die ermittelten Hinderungsgründe wurden in eine objektive und eine subjektive Dimension überführt und abschließend eine Potenzialabschätzung vorgenommen.



Abb. 1. Befragungskonzept, telefonische Befragung von Nicht-NutzerInnen

Auf die offene Frage nach Verbesserungsvorschlägen für die Außerfernbahn entfielen die meisten Nennungen mit 21% auf „Tarifsenkung allgemein“. Immer wieder werden öffentliche Verkehrsmittel von den NutzerInnen als „zu teuer“ eingestuft. Der Vergleich mit dem eigenen PKW läuft hier aber immer nur über die Kosten für eine Tankfüllung, aber nicht über die Gesamtkosten (Service, Bereifung, Reparaturen, Maut, etc.) des PKWs. Zudem wird ja der PKW parallel weiter finanziert, auch wenn die Bahn genutzt wird. Ziel wäre somit, dass Zweit- und Dritt-PKW eingespart werden und die Menschen auf die Öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Auch hier bräuchte es zu diesem Thema eine Aufklärung über die realen Kosten auch im Hinblick, dass die Anschaffungs- und Gebrauchszyklen von PKWs sehr lange sind.

Ein hoher Anteil der Verbesserungsvorschläge lag mit 20% bei „Fahrzeit / Verbindungen / Umstiege“. Durch die Lage in den Bergen und der Steigung hat die Außerfernbahn mit ihren langen Fahrzeigen ein deutliches Manko. Sichtbar wird das auch dadurch, dass vor allem die Menschen die Bahn

nützen, die entweder dazu gezwungen werden (indem sie keinen Führerschein besitzen bzw. kein Auto zur Verfügung haben) oder viel Zeit für die Fahrt mitbringen (Nutzung für Freizeitfahrten, Gäste).

In den nächsten Jahren wird sich hier bei der Außerfernbahn einiges zum Besseren wenden. Die Vertaktung wird konsequenter durchgezogen, ein neues Fahrplansystem, das optimal auf Verbindungen ausgelegt ist, geschaffen.

Ebenso im Projekt wurde ein Leitfaden zur Schließung von ungesicherten Bahnübergängen erstellt, die ja oft die Bahn zum langsamen Fahren zwingen. Auch hier besteht die Hoffnung, dass einiges verbessert werden kann. Trotzdem muss man sich im Klaren sein, dass es damit noch ein langer Weg ist und auch auf lange Sicht die Bahn nur schwer mit der Wegzeit für PKWs konkurrieren wird können. Die Vorteile der Bahn liegen somit woanders und müssen auch als solche genutzt werden – für den Freizeitverkehr, für die Anreise von Gästen. Hier ist noch viel Potenzial zu heben.

| | 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.2: genannte Verbesserungsvorschläge nach NutzerInnengruppen

Wenn man nun die Wege der Befragten pro Wegzweck und Hinderungsgründe analysiert (siehe Abb.3), bekommt man folgendes Bild: 11% aller Befragten legen ihre Wege mit der Außerfernbahn zurück. Bei 16% der Personen liegen Sachzwänge (z.B. Transport von Gegenständen, Wirtschaftsverkehr, etc.) vor, die sie an einer Nutzung der Bahn hindert. Bei 49% der Wegzwecke bietet die Außerfernbahn kein angemessenes System, um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.

Sachzwänge und Systemdefizite bilden die beiden objektiven Hinderungsdimensionen, die erste beseitigt werden müssen, um das Potenzial dieser Fahrgäste heben zu können.

Neben diesen objektiven Dimensionen gibt es auch subjektive, wie z.B. unzureichende Information, fehlende Akzeptanz, etc..

Die hierarchisierende Potenzialanalyse führte zu dem Ergebnis, dass nach Berücksichtigung der objektiven Hinderungsgründe (Sachzwang, System) 27% der Personen als Potenzial für die Außerfernbahn-Nutzung verbleiben. Bei 25% der Personen schließen nur subjektive Gründe die Nutzung aus.

Es zeigt sich so, dass mit Maßnahmen an der Zurückdrängung dieser subjektiven Gründe gearbeitet werden und so neues NutzerInnenpotenzial für die Außerfernbahn erschlossen werden kann.

AGGREGIERTE DIMENSIONEN FÜR DIE AUßERFERNBAHN



Basis: Alle Befragungsteilnehmer

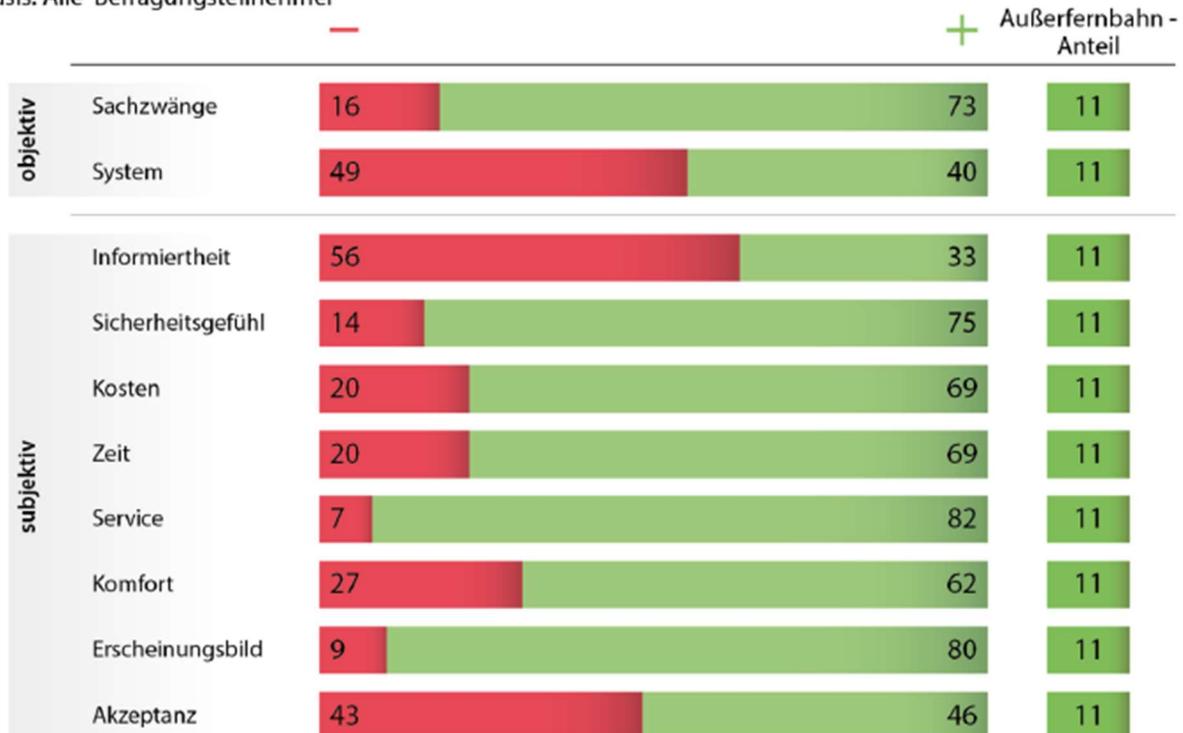


Abb. 3. Aggregierte Dimensionen für die Außerfernbahn

Zusammenfassung der Ergebnisse der Befragung:

- Die Außerfernbahn ist dem Großteil der Befragten (84%) generell bekannt.
- Die Information über Streckenverlauf (82%) und Systemzugang (76%) ist recht hoch, die Information über Tarif und Kosten ist mit 47% schon deutlich geringer.
- Die NichtnutzerInnen legen Arbeits- und Einkaufswege fast ausschließlich mit dem privaten PKW zurück, lediglich Freizeitwege werden hin und wieder mit der Außerfernbahn zurückgelegt.
- Für drei Viertel aller Befragten ist eine Nutzung der Bahn unter keinen Umständen denkbar.
- All jene, die sich eine Nutzung vorstellen können, fordern häufig eine „allgemeine Tarifsenkung“, einen „Ausbau der ÖV-Verbindungen (Fahrzeit, Verbindungen, Umstiege)“ und eine „höhere Fahrtenhäufigkeit tagsüber“.
- Eine Hierarchisierung der Hinderungsdimensionen führt zu einer konkreten Potenzialabschätzung: 89% haben sich bei den berichteten Wegen gehen die

Außerfernbahn entschieden. Bei 62% ist eine Nutzung allein durch die objektiven Gründe „System und Sachzwang“ ausgeschlossen. Als Potenzial verbleiben somit 27% aller Befragten. Bei 25% der Personen schließen „nur“ subjektive Gründe die Nutzung der Außerfernbahn aus. Der Anteil der tatsächlich „wahlfreien“ Personen liegt schließlich bei 2%. Dh. bei diesen Personen sprechen weder objektive noch subjektive Gründe gegen eine Nutzung der Außerfernbahn.

Schlussfolgerungen daraus:

- Information zur Tarif / Kosten verstärken;
- Maßnahmen für die „Bearbeitung“ der subjektiven Hinderungsgründe entwickeln;
- Bewerbung im Freizeitverkehr und in der Gästeanreise verstärken.

3 Fahrgastzählung und –befragung in den Zügen der Außerfernbahn

Im Rahmen des Projektes wurde auf der Strecke Kempten – Pfronten Steinach von August bis September 2021 (bayrische Sommerferien) und von November bis Dezember 2021 (außerhalb der Schulferien) Fahrgastzählungen und –befragungen durchgeführt.

Im Auftrag der BEG wurde der Streckenteil Pfronten – Steinach bis Garmisch-Partenkirchen nach gleichem Fragebogen gezählt und befragt. Die BEG hat diese Zählungen und Befragungen als Grundlage für die anstehende Ausschreibung durchgeführt. Da es im Rahmen des Projektes sinnlos erschien, zweimal die gleiche Strecke zu erheben, wurde nur die ergänzende Strecke in Auftrag gegeben. Die Daten der BEG liegen ebenfalls vor und werden in der Folge noch mit den Daten der im Projekt erhobenen Strecke zusammengeführt.

Es wurden Züge (bzw. Schienenersatzverkehr) für den Teil Kempten – Pfronten Steinach unter der Woche sowie an Wochenenden erhoben, insgesamt wurden 2.615 Fahrgäste gezählt und davon 2.325 auch befragt.

Die Auswertungen nach Haltestellen zeigen, dass die Haltestellen der größeren Orte (Kempten, Nesselwang, Oy-Mittelberg, Pfronten-Ried) eine deutlich höhere Zahl an Ein- und Aussteigern hat als kleine Orte an der Strecke. Die Gesamtauslastung der Züge mit 3-6% ist sehr gering, sogar zu Schulzeiten an Schultagen sind die Züge zwar gut ausgelastet, aber auf keinen Fall übervoll, wie man es aus Zentralräumen kennt.

Die Tagesganglinie der Ein- und Aussteiger zeigt deutlich eine Spitze morgens (wo alle gleichzeitig auf dem Weg sind) und nachmittags für den Rückweg mehrere Spitzen. Zusätzlich gibt es anscheinend morgens viele Menschen, die Mitfahrgelegenheiten haben und nur nachmittags mit dem Zug zurückfahren. Fahrten im Freizeitverkehr beginnen am Tag später und verteilen sich dann über den ganzen Nachmittag.

45,7% der Fahrten werden für Freizeit Zwecke durchgeführt, gefolgt von 18% für Schule/Ausbildung/Studium. Jene, die die Außerfernbahn für die Anfahrt zur Arbeit nutzen, liegt mit 11,4% relativ gering. Diese Erkenntnisse decken sich auch gut mit den Ergebnissen aus der telefonischen Befragung.

Eine Auswertung der Fahrthäufigkeit zeigt, dass 28,5% der NutzerInnen mindestens an 4 Tagen in pro Woche die Bahn benutzt. Die zweite Nutzungsgruppe mit 20,7% nutzt die Bahn seltener als „ein paar Mal im Jahr“, was auf Freizeit Zwecke hindeutet. 20,4% der NutzerInnen nutzen die Bahn 1-3 Mal pro Woche, diese NutzerInnen haben nicht jeden Tag die Strecke zurückzulegen (z.B. wegen Teilzeitarbeit) oder haben an einigen Tagen pro Woche eine Mitfahrgelegenheit.

Frage: Fahrtzweck hochgerechnet (n=2.637)

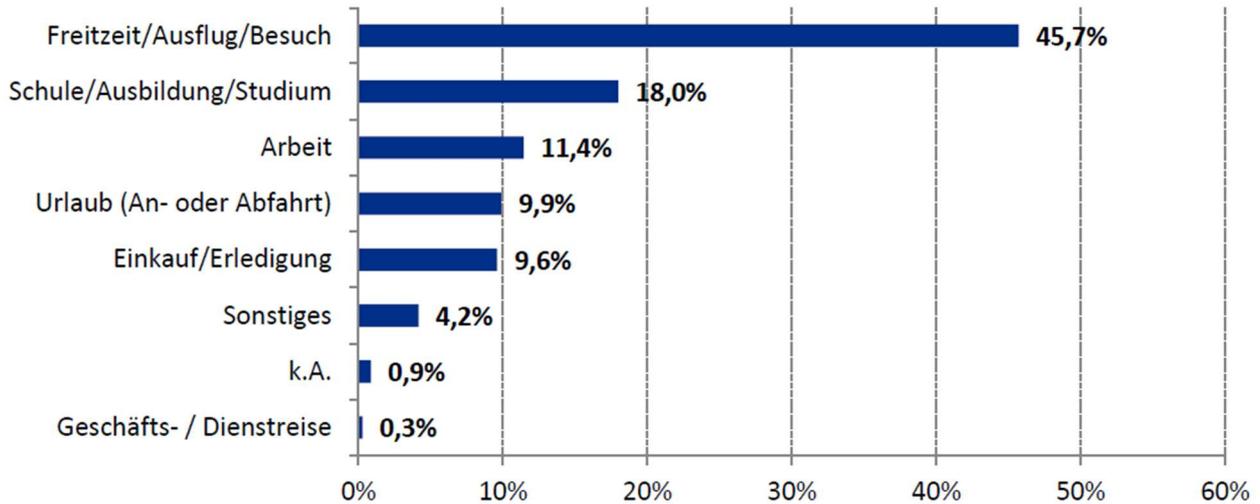


Abb.4: Befragung Fahrzweck

Frage: Fahrthäufigkeit der Strecke hochgerechnet (n=2.637)

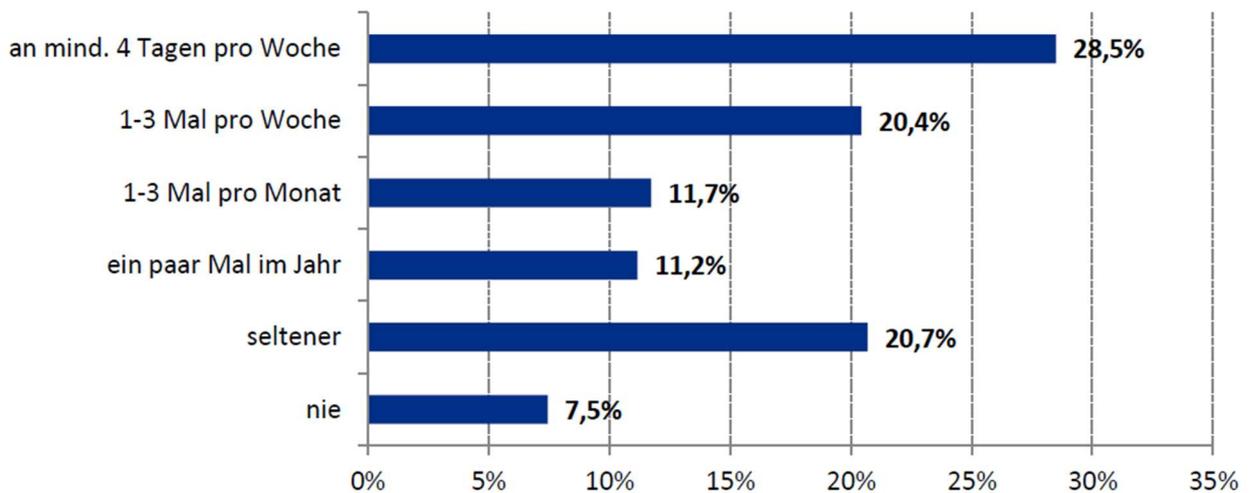


Abb 5: Befragung Fahrthäufigkeit

Die meisten NutzerInnen der Außerfernbahn gehen zu Fuß zum Bahnhof, Ausnahme ist nur Kempten, wo 6% der NutzerInnen den Bahnhof mit dem öffentlichen Verkehr erreichen. Die Bahnhöfe sind somit gut zu Fuß erreichbar und können ohne Umsteigen genutzt werden. Die Nutzung vom eigenen PKW und Fahrrad liegt meist unter 10%, nur in Maria Rain fahren 13,3% mit dem PKW zum Bahnhof, da dieser doch ein wenig außerhalb der Ortschaft liegt.

Die Auswertung der Befragungen und Zählungen, die seitens der BEG durchgeführt wurden, zeigt, dass die Züge von Garmisch-Partenkirchen (GAP) nach Reutte geringer ausgelastet sind als jene von Kempten nach Pfronten-Steinach und jene von Reutte nach Pfronten-Steinach nochmal geringer als die von GAP nach Reutte. Vor allem in den Ferien unter der Woche werden die Züge fast gar nicht genutzt, wenn die SchülerInnen als NutzerInnen wegfallen.

In diesem Abschnitt wird die Bahn sehr häufig für den Freizeitverkehr genutzt. Auch die übrigen Tendenzen aus den Erhebungen oben setzen sich hier fort.

Schlussfolgerungen aus diesen Befragungen:

- Die Züge zwischen GAP, Reutte und Kempten sind alles andere als voll ausgelastet. Am meisten Menschen sind noch zwischen Kempten und Pfronten-Steinach unterwegs.
- HauptnutzerInnen unter der Woche sind SchülerInnen, für den typischen PendlerInnenverkehr werden die Züge wenig bis gar nicht genutzt.
- HauptnutzerInnen am Wochenende sind Menschen im Freizeitverkehr.

4 Auswertung Online-Fragebogen

Von 22. Oktober bis 1. Dezember 2021 war ein Online-Fragebogen für das Projekt AB266 – Attraktivierung Außerfernbahn online und wurde von insgesamt 455 Personen ausgefüllt. Der Online-Fragebogen wurde durch Informationen rund um das Projekt und eine 16-seitige Projektzeitung begleitet.

Der Online-Fragebogen wurde einmal gesamthaft ausgewertet, einmal für den Raum Kempten und einmal für den Raum Außerfern (österreichischer Teil). Aus dem Raum GAP haben leider so wenig Personen den Fragebogen ausgefüllt, dass für eine getrennte Auswertung keine notwendige statistische Genauigkeit vorhanden war.

In dieser Zusammenfassung wird vorrangig die Gesamtauswertung dargestellt. Hinweise auf die beiden ausgewerteten Gebiete werden nur gegeben, wenn sie sehr auffällig waren.

Grundsätzlich wurde der Fragebogen überwiegend (91%) von Einheimischen ausgefüllt, von diesen rund 25% regelmäßige NutzerInnen der Bahn, 10% absolute Nicht-NutzerInnen, 36% nutzen die Bahn mehrmals pro Jahr, 32% seltener.

Bei den Wegzwecken liegen die Nutzungen für Freizeitaktivitäten und An- bzw. Abreise für Ausflüge oder Urlaub weit vor allen anderen. Arbeitswege und dienstliche Erledigungen werden nur zu einem geringen Anteil mit der Außerfernbahn zurückgelegt. Im Raum Kempten ist der Anteil der Freizeitwege per Bahn noch höher während der Anteil für die Alltagswege geringer ist als in der Gesamtauswertung.

Als Gründe für die Nutzung der Bahn werden Umweltschutz (56%), Komfort /Zug bequemer als eigenes Verkehrsmittel (47%), Straßenverkehr/Stau (46%) und Parkplatzsuche/Parkplatzkosten (30%) als die wichtigsten Gründe angeführt. Auffallend in den Teilgebieten ist hier, dass mit 65% für die Außerferner auf österreichischer Seite der Straßenverkehr/Stau ein wichtiger Faktor ist, wogegen die Kemptener mit 69% Beweggrund „Umweltschutz“ lieber nachhaltiger unterwegs sein wollen.

Zum Einstiegsbahnhof gehen 50% der Menschen zu Fuß, 22% nutzen das Auto, 16% öffentlichen Verkehrsmittel und 12% ein Fahrrad oder einen Roller. Vom Ausstiegsbahnhof gehen die meisten der NutzerInnen zu Fuß (52%) oder nutzen weitere öffentliche Verkehrsmittel (33%). 46% der NutzerInnen nutzen bei der Fahrt mit der Außerfernbahn auch andere öffentliche Verkehrsmittel, der Wert ist im Raum Kempten mit 55% noch deutlich höher.

WEGEZWECKE zur Nutzung der Außerfernbahn allgemein

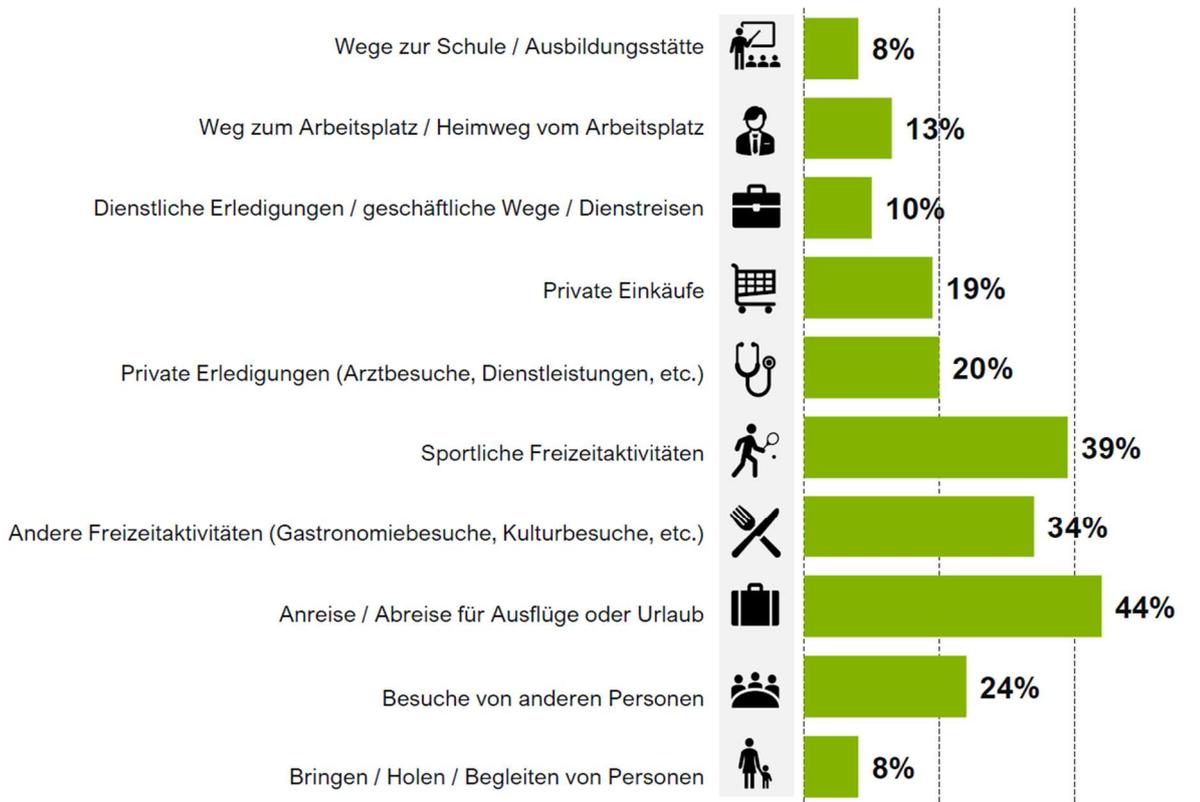


Abb.6: Wegzwecke zur Nutzung der Außerfernbahn

90% der NutzerInnen waren mit ihrer letzten Fahrt mit der Außerfernbahn sehr zufrieden bzw. zufrieden, was der Bahn ein gutes Zeugnis ausstellt.

Besonders spannend ist die Auswertung der Wichtigkeit bzw. Zufriedenheit von Kriterien im Zug und am Einstiegsbahnhof.

Das Sitzplatzangebot im Zug sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Zuges sowie die Fahrdauer werden als wichtig empfunden, aber auch die Zufriedenheit ist hier hoch.

So finden die NutzerInnen die Anzahl der Zugverbindungen bzw. die Taktung der Verbindungen wichtig, aber sind nur knapp über 50% sind damit auch zufrieden. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Anschluss- und Umstiegsmöglichkeiten. Bei diesen Themen ist Handlungsbedarf gegeben.

Das Preis-Leistungsverhältnis finden auch viele wichtig, aber nur knapp über 50% sind damit zufrieden. In den verbalen Kommentaren kommt auch immer wieder die Anmerkung, dass die Bahn zu teuer ist.

Sehr zufrieden sind die NutzerInnen mit dem Zugpersonal. Hier waren auch vielfach die Anmerkungen, dass das Zugpersonal sehr wichtig ist und unbedingt erhalten bleiben soll.

Auch die Fahrradmitnahme-Möglichkeit ist für 2/3 der NutzerInnen wichtig, aber weniger als 50% sind damit zufrieden. Auch dieses Thema kam immer wieder in den verbalen Anmerkungen. Hier ging es um den Tarif als auch um die Möglichkeit der Mitnahme an sich.

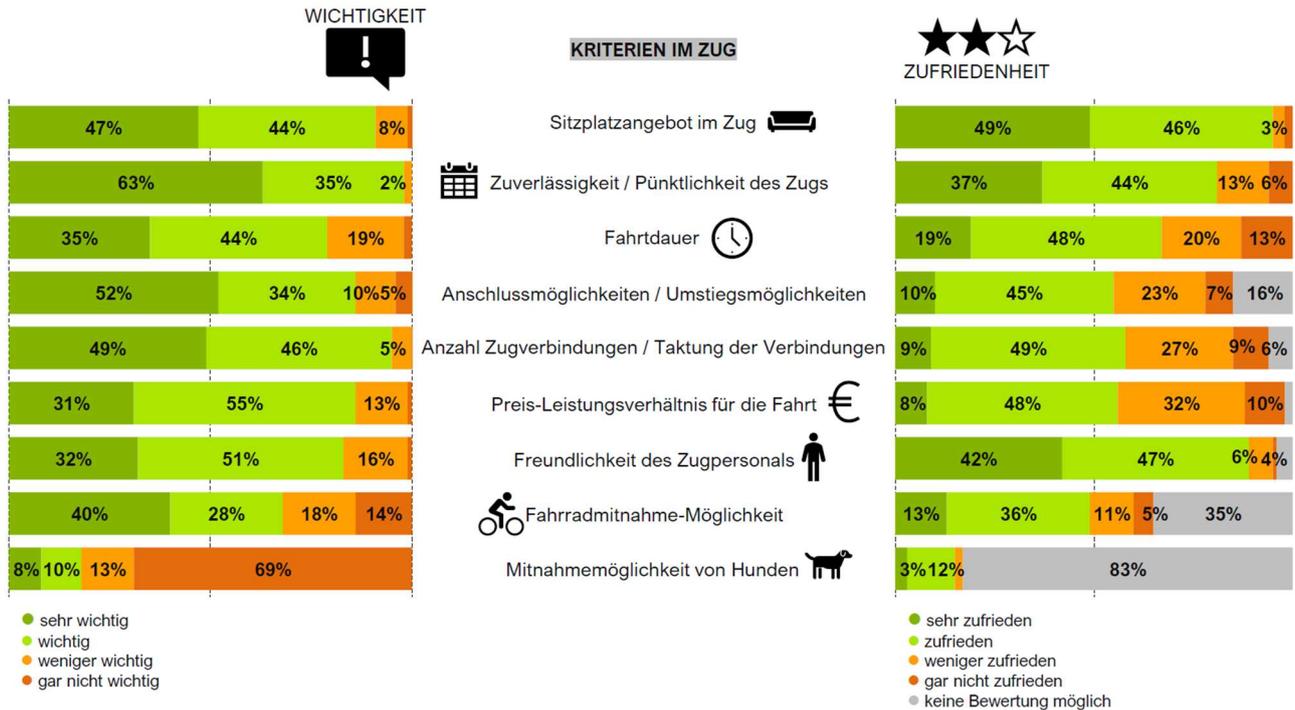


Abb. 7: Wichtigkeit und Zufriedenheit mit Kriterien im Zug

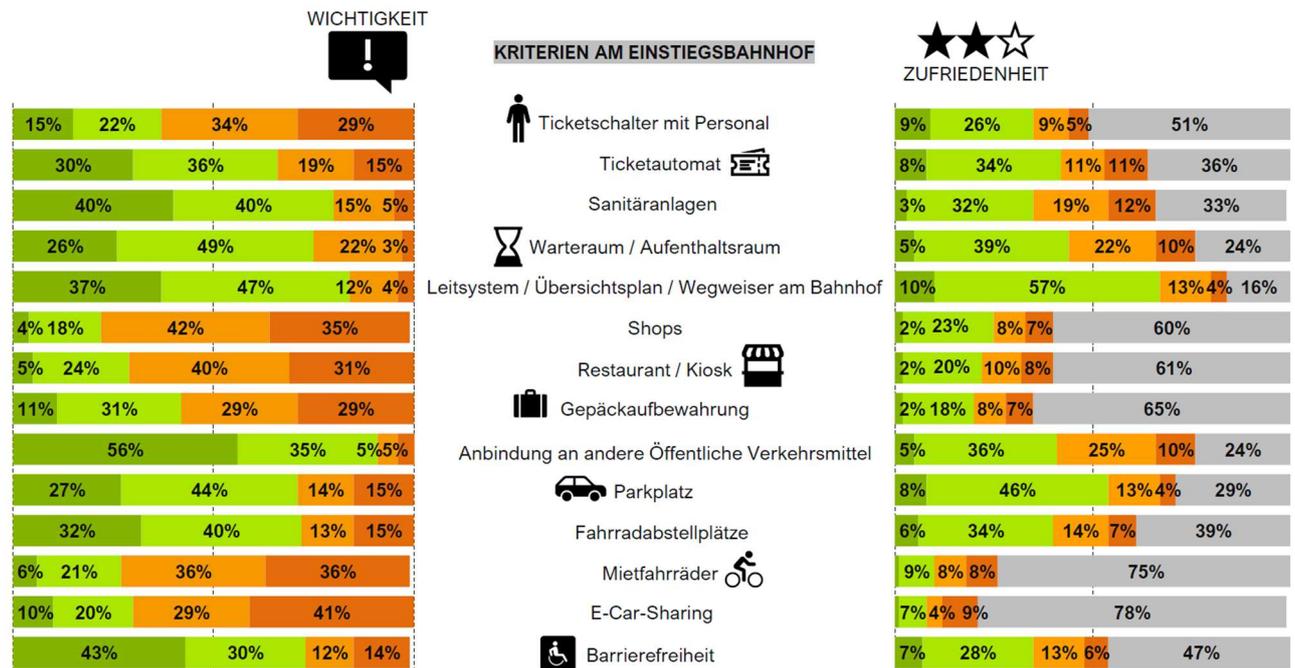


Abb.8: Wichtigkeit und Zufriedenheit mit Kriterien am Einstiegsbahnhof

Bei den Kriterien am Einstiegsbahnhof werden Sanitäranlagen und Warteraum als wichtig empfunden, aber weit unter 50% sind auch mit dem Angebot zufrieden.

Mit der Anbindung an andere öffentliche Verkehrsmittel sind nur 41% zufrieden, aber 90% der NutzerInnen fänden das wichtig bzw. sehr wichtig.

Fast ebenso wichtig finden die NutzerInnen Fahrradabstellplätze und Parkplätze am Bahnhof, doch sind bei Autoabstellplätzen rund 54%, bei Fahrradabstellplätzen 40% mit dem Angebot zufrieden.

Bei der Bekanntheit der Informationsquellen werden die Unterschiede zwischen dem österreichischen und dem bayrischen Teil deutlich heraus. Während in Österreich die Internetseite des VVT bekannt ist und genützt wird, haben auf deutscher Seite die Seiten der Deutschen Bahn die Nase vorn. Die Tourismusverbände der Region spielen überall eine wichtige Rolle bei der Informationsweitergabe.

Beim Online-Fragebogen gab es auch die Möglichkeit, noch verbal Anmerkungen zu hinterlassen, was sehr viele TeilnehmerInnen der Umfrage auch wahrgenommen haben.

Folgende Themen wurden mehrmals angesprochen:

- Beschleunigung der Bahn (z.B. durch Sicherung der Bahnübergänge und Begradigung), Einführung von Expressverbindungen ohne viele Halte
- Einführung Taktverkehr ohne Ausnahmen ab 6h morgens, fehlende Abendverbindungen
- Wiedereinführung der Gratisbenützung durch Gäste (Arena bzw. Schnee-Express wiedereinführen)
- Weniger Schienenersatzverkehr (wird als sehr unzuverlässig und umständlich wahrgenommen)
- Elektrifizierung vorantreiben, Durchgängigkeit der Strecke als Ziel
- Preiswertere Angebote z.B. für Familien am Wochenende
- Bessere Abstimmung von Zug und Anschlüssen (Busse)
- Zugbegleiter im Zug unbedingt beibehalten

5 Schlussfolgerungen aus den Befragungen

Sieht man sich die unterschiedlichen Befragungen im Vergleich an, so fallen mehrere Themenfelder ins Auge:

- **Technische Voraussetzungen Bahn:**

Dieses Themenfeld umfasst alles, was die Beschleunigung, Pünktlichkeit, Taktung, Schienenersatzverkehr etc. betrifft. Hier wird es in den nächsten Jahren einige Verbesserungen in Sachen Taktung geben.

Aber wir müssen uns auch klar sein, dass die Außerfernbahn eine klassische Bahnstrecke durch ein Berggebiet ist – mit engen Kurvenradien und großen Steigungen -, die sich auch durch technische Verbesserungen in keine Hochleistungsstrecke umbauen lässt. Verglichen mit den Hochleistungsstrecken z.B. auf der Westbahnstrecke in Österreich wird die Außerfernbahn immer langsam sein. Außerdem macht dieingleisigkeit eine Kumulation von Zeiteinsparungen über mehrere Abschnitte schwierig, weil die Züge immer auf die Gegenzüge warten müssen. Hier muss man auch ehrlich sagen, was möglich ist und was nicht.

- **Kosten der Bahnnützung:**

Die Forderung nach günstigeren Preisen kam in den Umfragen immer wieder zur Sprache. Vor allem die Nutzung mit der Gästekarte bzw. die Wiedereinführung des Arena- bzw. Schneeexpress wird immer wieder gefordert. Die Daten dieser Umfragen können auch die Basis für Verhandlungen in diese Richtung bilden.

- **Zielgruppengerechtes Marketing:**

Die Außerfernbahn wird vor allem von Menschen benutzt, die es nicht eilig haben – dh. für Freizeitwege und für Wege im Urlaub oder Ausflugsverkehr. Hier liegen aber auch aufgrund der Charakteristik der Bahn Chancen, die Bahn für diese NutzerInnengruppen weiter zu attraktivieren – durch Preisangebote, durch entsprechende Informationen, durch konkrete Ausflugsangebote.

VermieterInnen und TouristikerInnen sind ganz wichtige MultiplikatorInnen, die ihren Gästen die Informationen zur autofreien Anreise weitergeben. Diese sind durch Wissen und Schulung bestmöglich zu unterstützen. Dabei ist eine zentrale Aufbereitung von Informationen und deren Verteilung effizient.