

ERGEBNISSE ERHEBUNGEN #BESSERBAHNFAHREN

Prof. Dr. Jochen Eckart

Prof. Dr. Britta Renner

Prof. Dr. Christoph Hupfer

M.Sc. Magdalena Huber

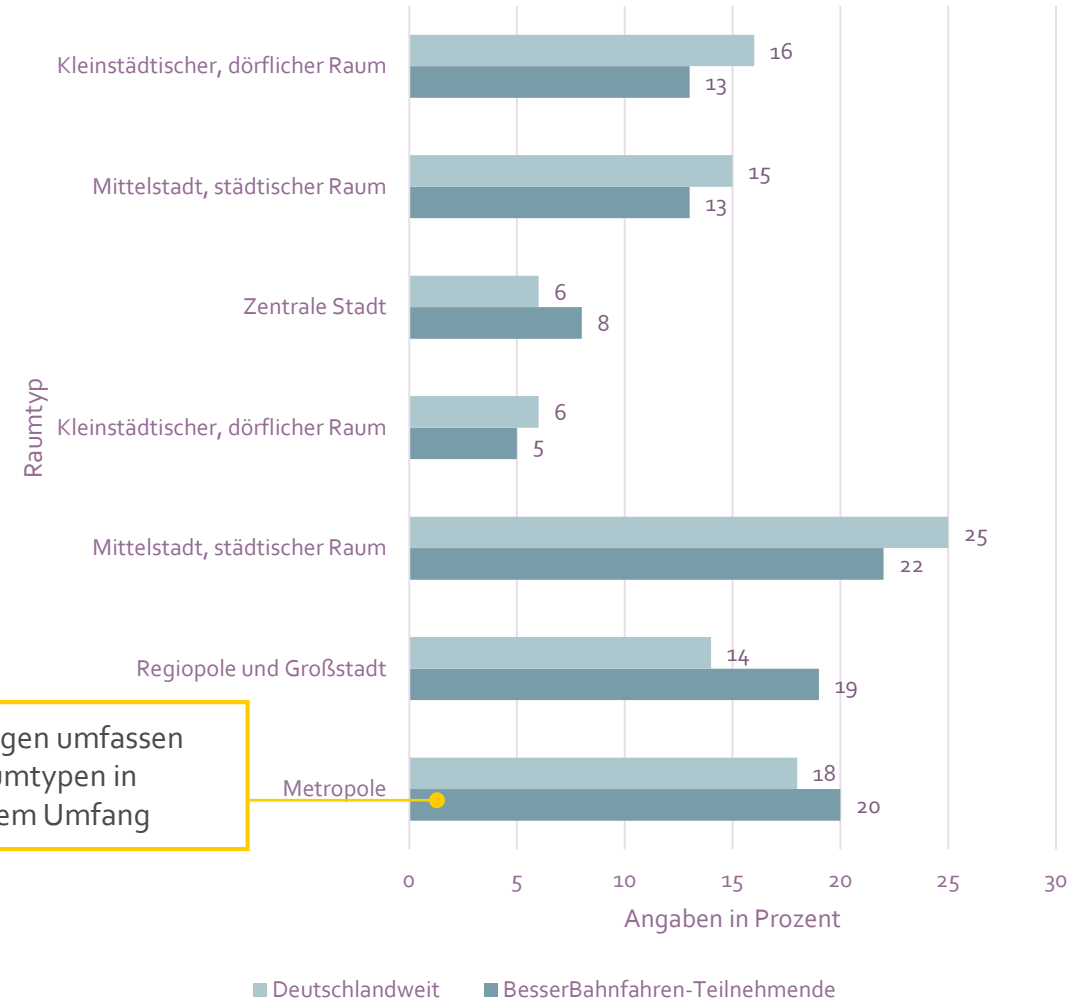
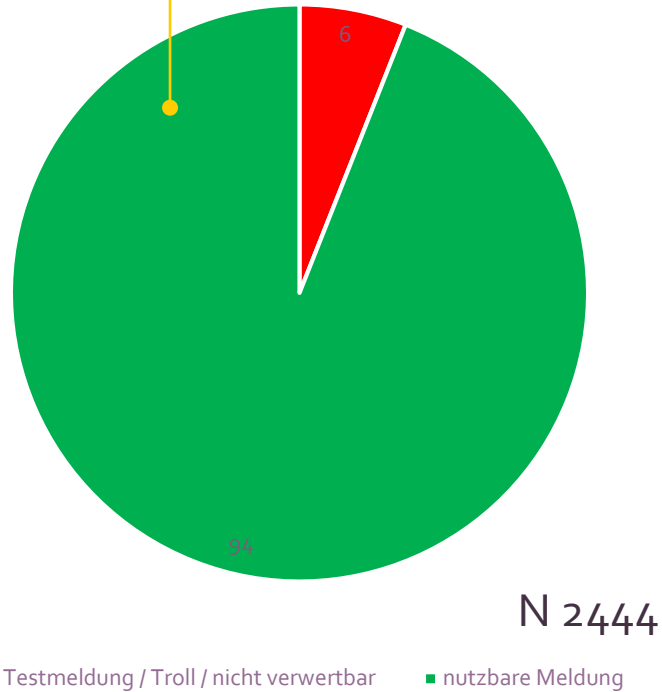
M.Sc. Emma Erhard

www.bw-im.de

Karlsruhe, 24.08.2023

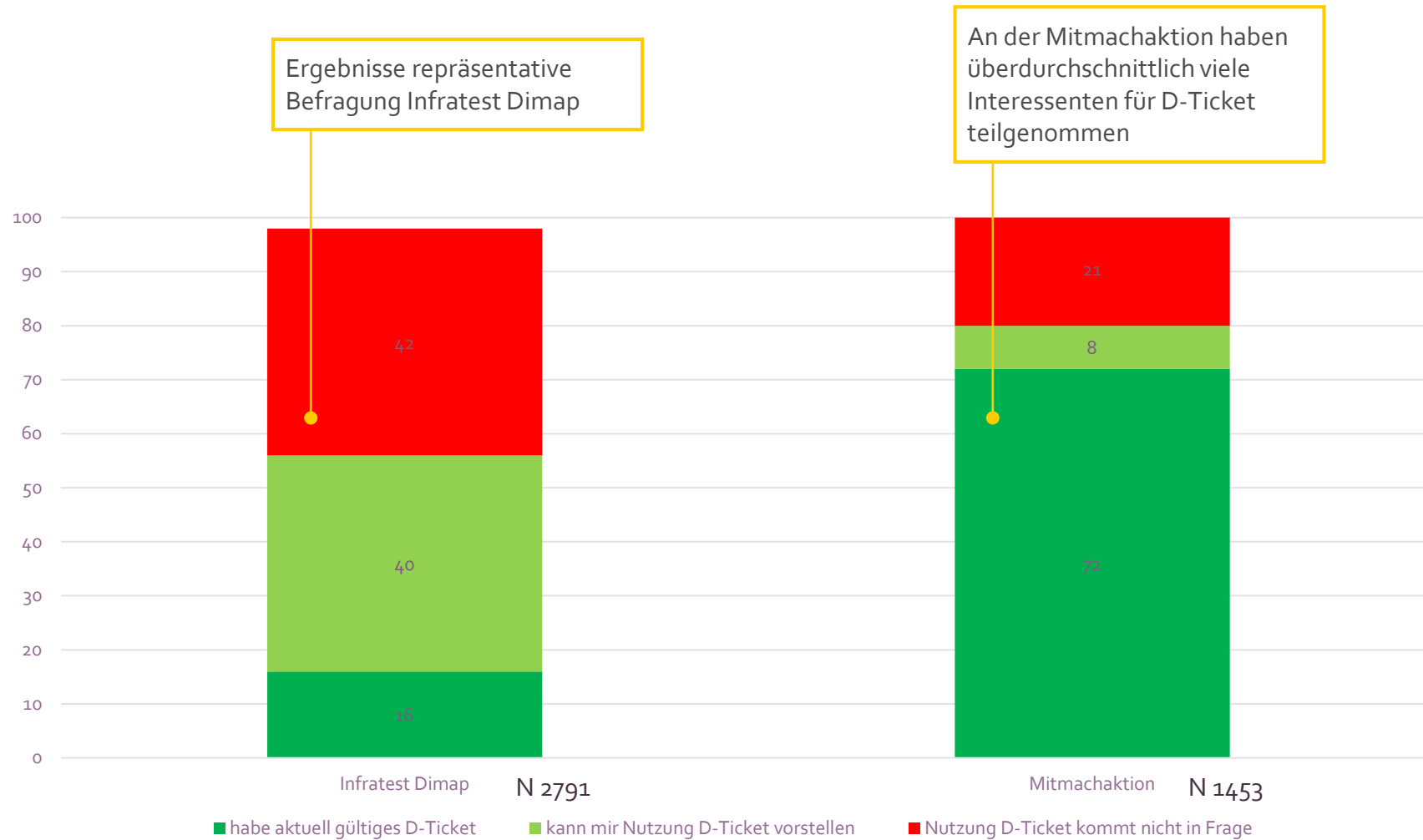
DIE QUALITÄT DER MELDUNGEN IST HOCH

Teilnehmende haben Interesse Ihre Erfahrungen nachvollziehbar zu teilen



Meldungen umfassen alle Raumtypen in ähnlichem Umfang

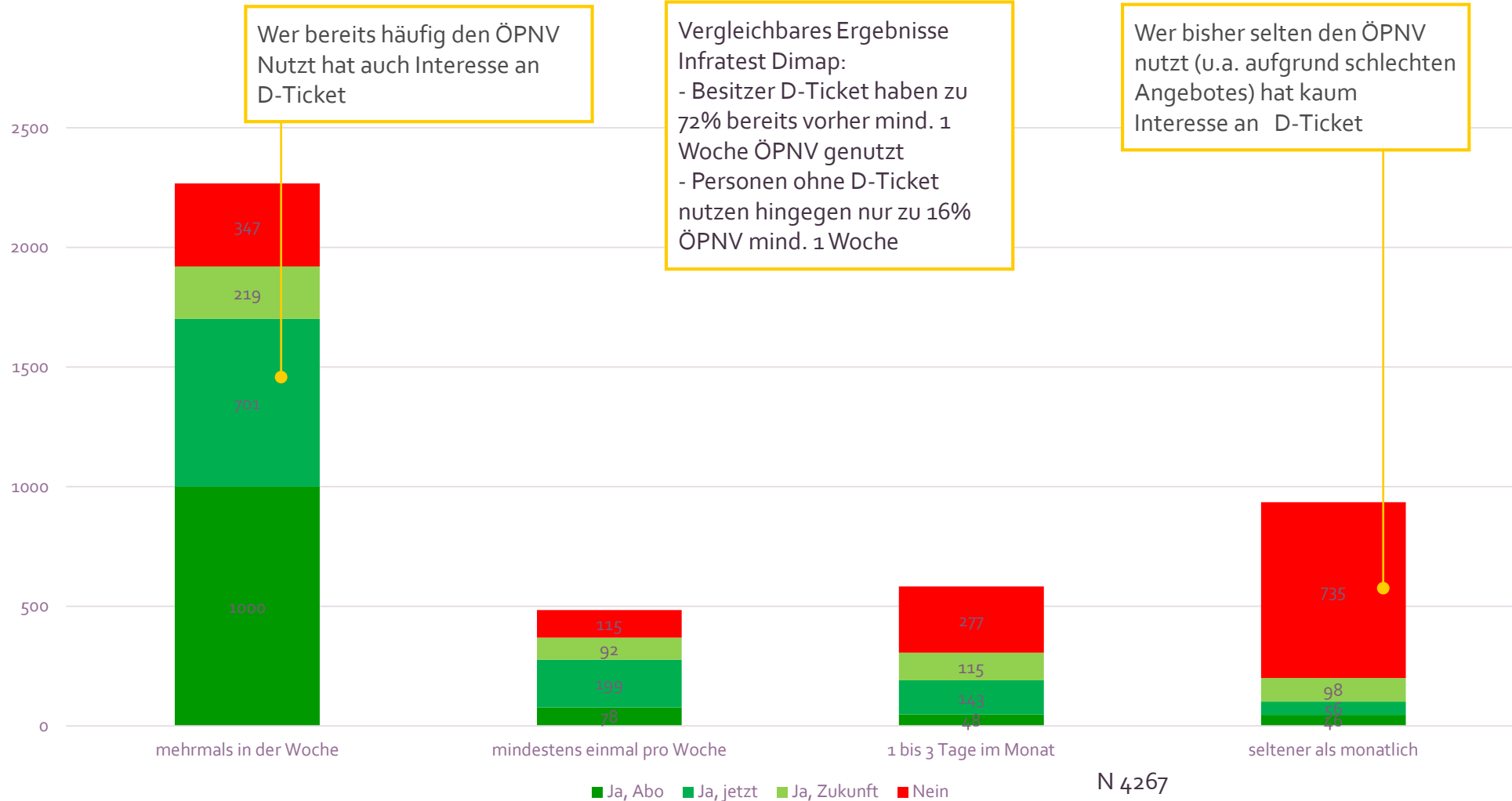
HOHES INTERESSE AN NUTZUNG D-TICKET



Ergebnisse repräsentative Befragung Infratest Dimap

An der Mitmachaktion haben überdurchschnittlich viele Interessenten für D-Ticket teilgenommen

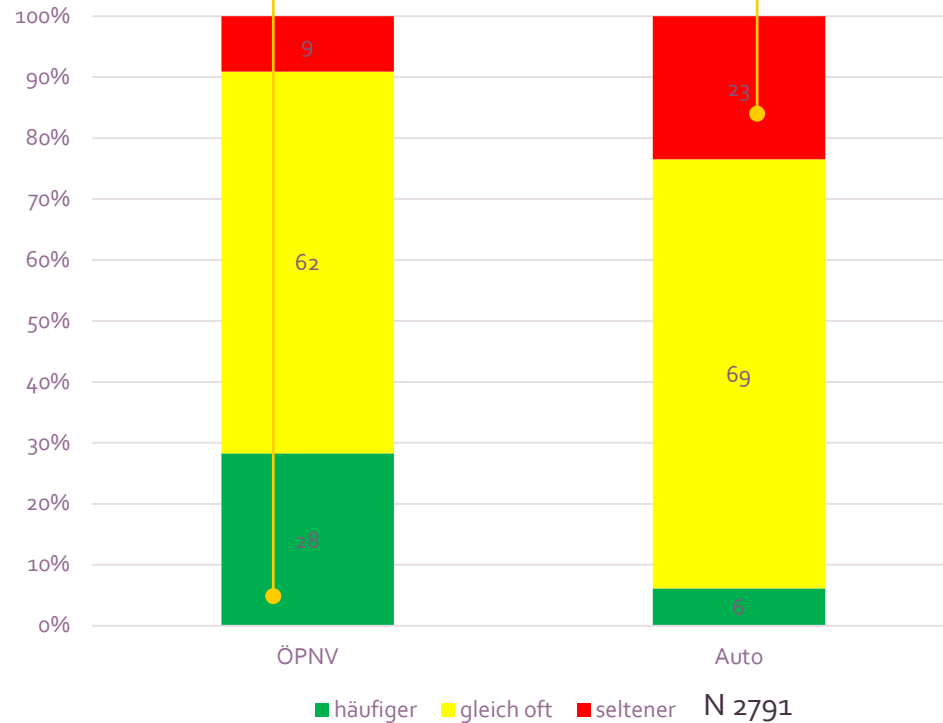
KAUF D-TICKET ABHÄNGIG VON BISHERIGER ÖPNV-NUTZUNG



D-TICKET FÜHRT ZU HÄUFIGEREN NUTZUNG DES ÖPNV

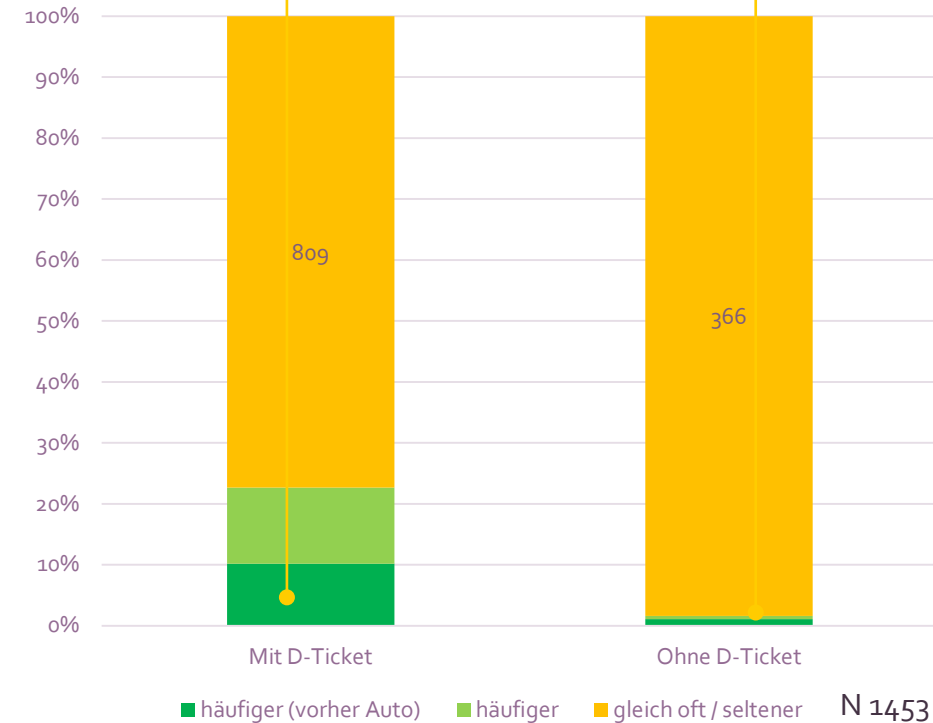
Personen mit D-Ticket nutzen zu 28% häufiger ÖPNV und zu 23% seltener Auto als vorher

Infratest Dimap Verkehrsmittelnutzung Auto / ÖPNV seit Erwerb D-Ticket

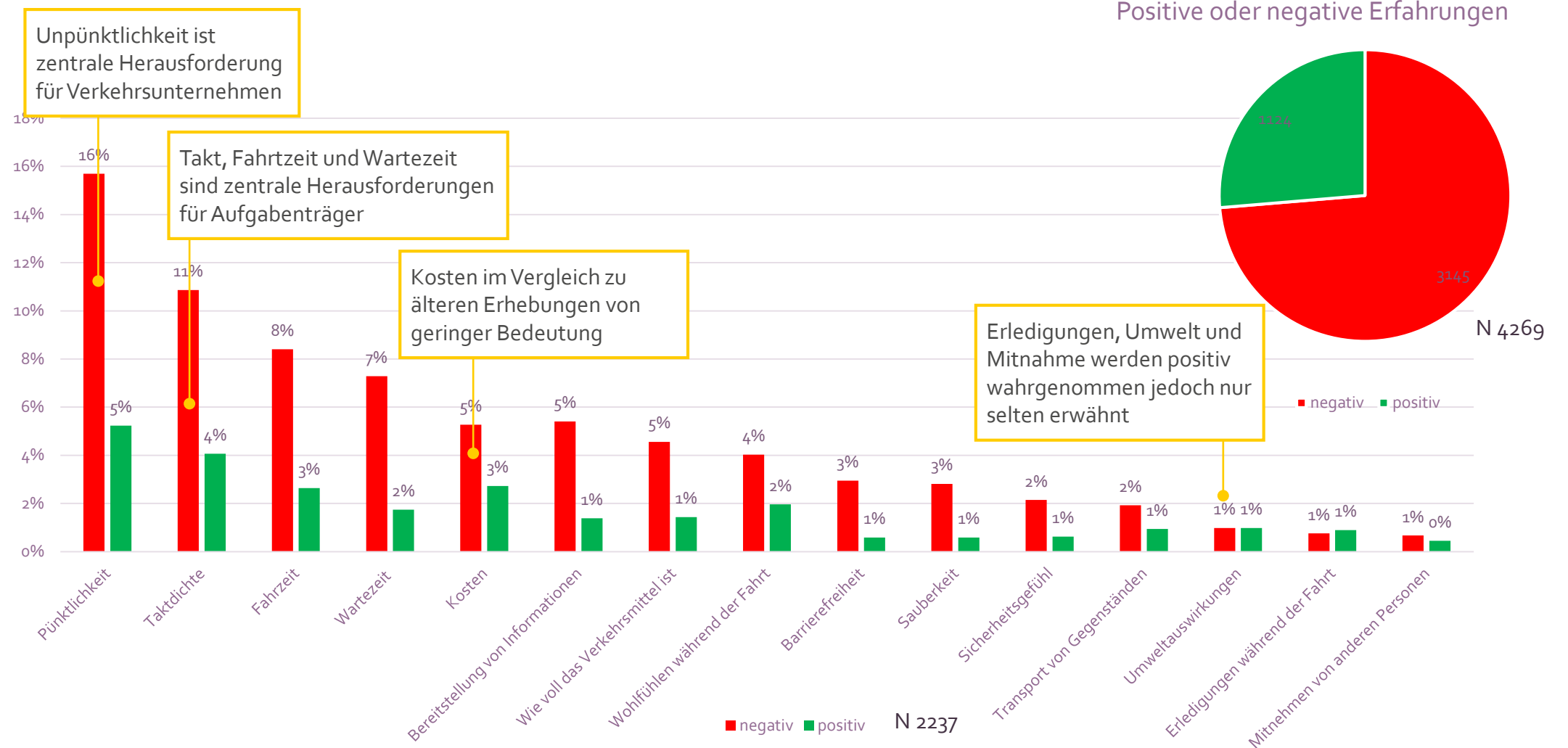


Personen mit D-Ticket nutzen zu 23% häufiger ÖPNV und 10% steigen vom Auto um. Bei Personen ohne D-Ticket ist dies so gut wie nie der Fall.

Befragung Mitmachaktion Nutzung ÖPNV mit / ohne D-Ticket



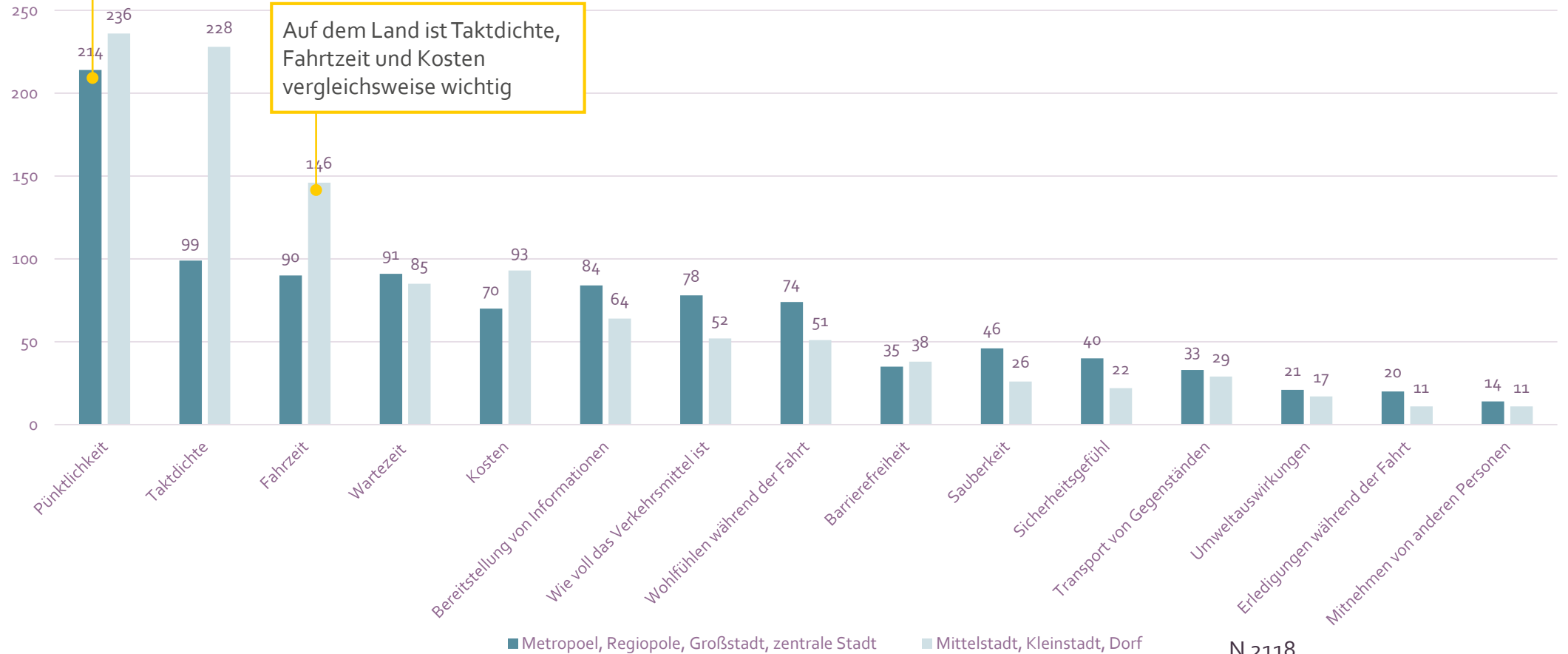
ZUVERLÄSSIGKEIT & GUTES ANGEBOT SIND ZENTRAL



UNTERSCHIEDE ZWISCHEN STADT UND LAND

In Städten dominiert Problem Pünktlichkeit

Auf dem Land ist Taktdichte, Fahrzeit und Kosten vergleichsweise wichtig



N 2118

KERNAUSSAGEN

1. D-Ticket regt insbesondere bisherige ÖPNV Nutzende an, diesen noch mehr zu nutzen, erreicht aber nur eingeschränkt bisherige Nichtnutzende des ÖPNV.
2. Die Einführung des D-Tickets hat eine Änderung des Verkehrsverhaltens bewirkt. Aufgrund D-Ticket wird ÖPNV häufiger und Auto seltener genutzt. Für eine Mobilitätswende müssen jedoch darüber hinaus Maßnahmen ergriffen werden, um den ÖPNV attraktiver zu machen und die bisherigen Nichtnutzenden zu erreichen.
3. Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes (Taktichte, Fahrtzeit, Wartezeit) ist zentrale Herausforderung für die Aufgabenträger. Dies ist auf dem Land von besonderer Bedeutung.
4. Den ÖPNV zuverlässiger (Pünktlichkeit etc.) zu machen ist zentrale Herausforderung für Verkehrsunternehmen. Verkehrsunternehmen sollten zudem Informationen, Auslastung und Wohlfühlen verbessern.
5. Kosten haben (insbesondere bei den bisher ÖPNV-Nutzenden) eine geringere Bedeutung als früher. Kosten haben aber bei Personen mit geringeren Einkommen immer noch eine hohe Bedeutung.

GEMEINSAM BESSER UNTERWEGS

Das Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität (BWIM) ist der von der Landesregierung beauftragte Think- und Do-Tank zur aktiven Gestaltung der Mobilitätswende in Baden-Württemberg.

Im Dialog mit Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft entwickelt das unabhängige Transformationsinstitut neue Strategien für die Realisierung einer zukunftsfähigen Mobilität in Stadt und Land. Hierzu bündelt das BWIM die Mobilitätskompetenzen baden-württembergischer Hochschulen und entwirft in interdisziplinären Teams und in Kooperation mit den Akteur*innen vor Ort praxiswirksame Lösungen.

Das BWIM orientiert sich an der Zielsetzung für eine moderne, nachhaltige und gesellschaftlich gerne gelebte Mobilitätskultur, die umwelt- und klimaverträglich, sozial, bezahlbar und wirtschaftlich effizient ist und eine hohe Lebensqualität schafft.

Das BWIM wurde 2020 gegründet und wird aus Mitteln des Landes Baden-Württemberg finanziert.



Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität

an der Hochschule Karlsruhe
Hoffstraße 3 | 76133 Karlsruhe
www.bw-im.de



Prof. Dr. Jochen Eckart
Aktive Mobilität und Ökologie

Tel.: +49 (0)721 925-2920
jochen.eckart@h-ka.de



Verena König
Kommunikation

Tel.: +49 (0)721 925-2614
verena.koenig@h-ka.de

BWim *Baden-Württemberg Institut
Für Nachhaltige Mobilität.*



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Hochschule Karlsruhe
University of
Applied Sciences

+IKA

© 2023 BWIM Baden Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität
www.bw-im.de | info@bw-im.de