



Das Meinungsbarometer für Mitteldeutschland

Auswertung MDRfragt:

(Wie) ist die Bahn noch zu retten?

Befragungszeitraum: 29.12.23-02.01.24

22.807 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Sperrfrist: Montag, 08.01.2024

Die Ergebnisse in der Übersicht:

Themenbereich Streiks:

Mehr als die Hälfte hat kein Verständnis für Lokführer-Streiks

Jeder zweite ÖPNV- und Zugnutzer blickt sorgenvoll auf die Streiks

Themenbereich Zustand der Bahn:

Drei Viertel glauben nicht an attraktiven Bahnverkehr in naher Zukunft

Pünktlichkeit und gute Anschlüsse sind beim Bahnfahren am wichtigsten

Hälfte findet Pünktlichkeit wichtiger als schnelle Sanierung des Schienennetzes

Themenbereich Deutschlandticket:

Mehr als zwei Drittel befürworten Deutschland-Ticket

Drei Viertel für vergünstigtes Deutschlandticket für Studierende

Themenbereich Vor- und Nachteile der Bahn:

Hälfte findet Bahnfahren entspannend

Mangelnde Flexibilität, Verspätungen und Fahrdauer werden von Mehrheit als Nachteile angesehen

Die Ergebnisse im Detail:

Mehr als die Hälfte hat kein Verständnis für Lokführer-Streiks

Die Mitglieder der Gewerkschaft der Lokführer (GDL) haben sich in einer Urabstimmung mit großer Mehrheit für Streiks ausgesprochen, um die Forderungen im laufenden Tarifkonflikt mit der Deutschen Bahn durchzusetzen. Nun könnten sie - nach bisherigen Angaben - wiederholt für drei bis fünf Tage die Arbeit niederlegen.

Für die angekündigten Streiks bei den Lokführerinnen und Lokführern hat die Mehrheit der MDRfragt-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer (56 %) (eher) kein Verständnis. 41 Prozent dagegen bringen dafür durchaus Verständnis auf.

Frage: Die Mitglieder der Gewerkschaft der Lokführer (GDL) haben sich in einer Urabstimmung mit großer Mehrheit für Streiks ausgesprochen, um die Forderungen im laufenden Tarifkonflikt mit der Deutschen Bahn durchzusetzen. Im neuen Jahr könnten sie - nach bisherigen Angaben - wiederholt für drei bis fünf Tage die Arbeit niederlegen. Haben Sie Verständnis für die angekündigten Streiks bei den Lokführerinnen und Lokführern?



Die Ergebnisse unterscheiden sich praktisch nicht von den MDRfragt-Daten von Mitte November, als wir ebenfalls danach fragten. Damals waren noch keine unbefristeten Streiks absehbar. Aber auch damals war das Verständnis für die Streiks bei mehr als der Hälfte eher klein bzw. nicht vorhanden:

Frage: Kommen wir nun konkret zu den Streiks, die in den kommenden Wochen und Monaten drohen. Wie groß fällt Ihr Verständnis für Streiks in den folgenden Branchen / Bereichen aus?

● (eher) groß ● eher klein / kein Verständnis ● weiß nicht / keine Angabe



Etwas größer fällt das Verständnis bei denjenigen MDRfragt-Mitgliedern aus, die regelmäßig mit Bus und Bahn unterwegs sind: Hier haben 48 Prozent Verständnis für die Streiks. 51 Prozent – nur etwas weniger – dieser Gruppe haben jedoch kein Verständnis dafür.

● (eher) nein ● (eher) ja ● weiß nicht/ keine Angabe

Gesamt



öffentl. Nah-/Fernverkehrs-Nutzer



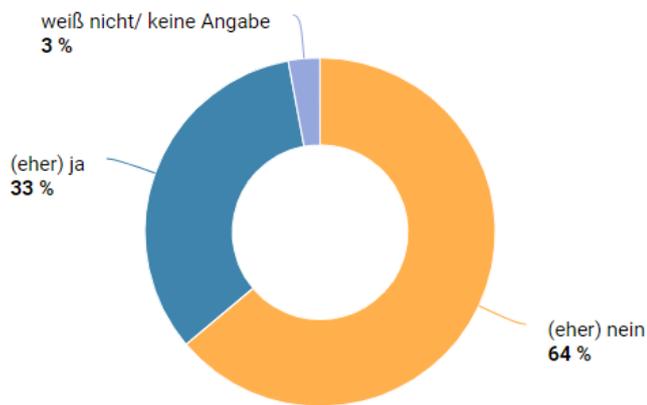
Nicht-Nutzer



Jeder zweite ÖPNV- und Zugnutzer blickt sorgenvoll auf die Streiks

Sorgen bereiten die angekündigten Streiks einem Drittel aller Befragten. 64 Prozent und damit knapp zwei Drittel blicken jedoch ohne Sorgen einem möglicherweise unbefristeten Bahnstreik entgegen.

Frage: Bereiten Ihnen die angekündigten Streiks Sorge?



Etwas anders sieht es bei denjenigen aus, die regelmäßig den öffentlichen Nah- und/oder Fernverkehr nutzen: Hier blickt jede und jeder Zweite sorgenvoll auf die angekündigte Streikzeit. Bei den Nicht-Nutzenden ist der Anteil der Besorgten bei einem Viertel.

4

● (eher) nein ● (eher) ja ● weiß nicht/ keine Angabe

Gesamt



öffentl. Nah-/Fernverkehrs-Nutzer



Nicht-Nutzer

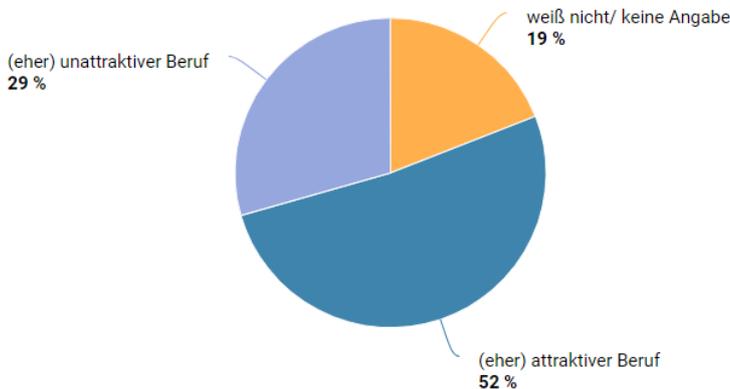


Rund die Hälfte findet Lokführer-Job derzeit attraktiv

Die Gewerkschaft GDL fordert im Tarifkonflikt mit der Deutschen Bahn für ihre Mitglieder mindestens 555 Euro mehr im Monat und eine Arbeitswoche von 35 Stunden statt 38 Stunden. Die GDL argumentiert damit, dass der Lokführer-Beruf attraktiver werden muss, um den Personalmangel zu lösen. Derzeit verdienen Lokführerinnen und Lokführer, je nach Schichtzuschlägen und Betriebszugehörigkeit, laut Deutscher Bahn zwischen 45.000 und 56.000 Euro im Jahr. Sie arbeiten in Schichten, auch an Wochenenden und Feiertagen.

52 Prozent der MDRfragt-Mitglieder, die sich an der Befragung beteiligt haben, finden den Beruf derzeit attraktiv. 29 Prozent dagegen sehen ihn als unattraktiv an. 19 Prozent haben sich bei dieser Frage einer Antwort enthalten.

Frage: Die Gewerkschaft GDL fordert im Tarifkonflikt mit der Deutschen Bahn für ihre Mitglieder mindestens 555 Euro mehr im Monat und eine Arbeitswoche von 35 Stunden statt 38 Stunden. Die GDL argumentiert damit, dass der Lokführer-Beruf attraktiver werden muss, um den Personalmangel zu lösen. Derzeit verdienen Lokführerinnen und Lokführer, je nach Schichtzuschlägen und Betriebszugehörigkeit, laut Deutscher Bahn zwischen 45.000 und 56.000 Euro im Jahr. Sie arbeiten in Schichten, auch an Wochenenden und Feiertagen. Finden Sie, Lokführer ist derzeit ein attraktiver Beruf oder ein unattraktiver?



Knapp zwei Drittel würden Generalstreiks in Deutschland befürworten

In Deutschland dürfen Angestellte streiken, um Forderungen durchzusetzen, die ein Arbeitgeber regeln kann, etwa zu Arbeitszeiten, Löhnen und ähnlichem. Politische Forderungen, etwa an die Bundesregierung, die also der Arbeitgeber selbst nicht lösen kann, sind vom Streikrecht nicht gedeckt. In anderen Länder Europas (wie z.B. Dänemark oder Frankreich) sind solche (General-)Streiks auch zulässig, um sozialpolitische Forderungen, etwa zum Rentenalter oder geplanten Reformen, durchzusetzen.

63 Prozent der Befragten finden es (eher) falsch, dass es in Deutschland nicht erlaubt ist, zu streiken, um politische Forderungen durchzusetzen. 27 Prozent finden es dagegen (eher) richtig, dass es hierzulande keine Generalstreiks gibt.

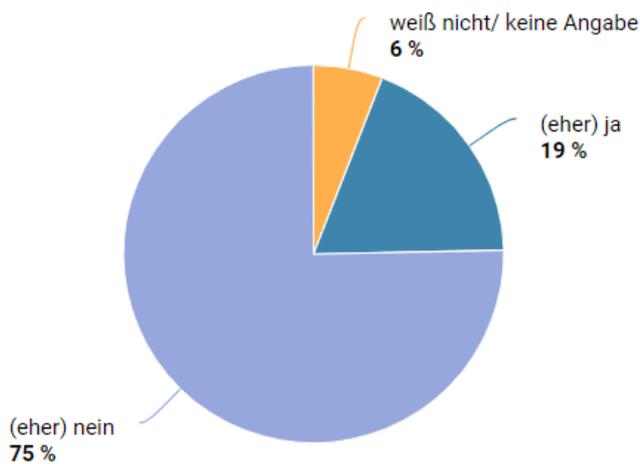
Frage: In Deutschland dürfen Angestellte streiken, um Forderungen durchzusetzen, die ein Arbeitgeber regeln kann, etwa zu Arbeitszeiten, Löhnen und ähnlichem. Politische Forderungen, etwa an die Bundesregierung, die also der Arbeitgeber selbst nicht lösen kann, sind vom Streikrecht nicht gedeckt. In anderen Länder Europas (wie z.B. Dänemark oder Frankreich) sind solche (General-)Streiks auch zulässig, um sozialpolitische Forderungen, etwa zum Rentenalter oder geplanten Reformen, durchzusetzen. Wie finden Sie es, dass es in Deutschland nicht erlaubt ist, zu streiken, um politische Forderungen durchzusetzen?



Drei Viertel glauben nicht an attraktiven Bahnverkehr in naher Zukunft

75 Prozent der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer glauben nicht daran, dass es gelingen wird, in ein paar Jahren wieder einen attraktiven Bahnverkehr zu haben. 19 Prozent sind diesbezüglich optimistischer und können sich das vorstellen.

Frage: Streckensanierungen, mehr Verbindungen in kürzeren Abständen und bessere Anschlüsse auch zum ländlichen Nahverkehr. Das ist das Ziel aktueller Bemühungen, die unter dem Namen "Deutschlandtakt" zusammengefasst werden. Alles in allem: Glauben Sie, dass es mit den derzeitigen Anstrengungen gelingen wird, in ein paar Jahren wieder einen attraktiven Bahnverkehr zu haben?



7

Wer Bus und Bahn regelmäßig nutzt, ist in dieser Frage deutlich optimistischer als diejenigen MDRfragt-Mitglieder, die nach eigenen Angaben nicht oder nur selten die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen:

● (eher) nein ● (eher) ja ● weiß nicht/ keine Angabe

Gesamt



öffentl. Nah-/Fernverkehrs-Nutzer



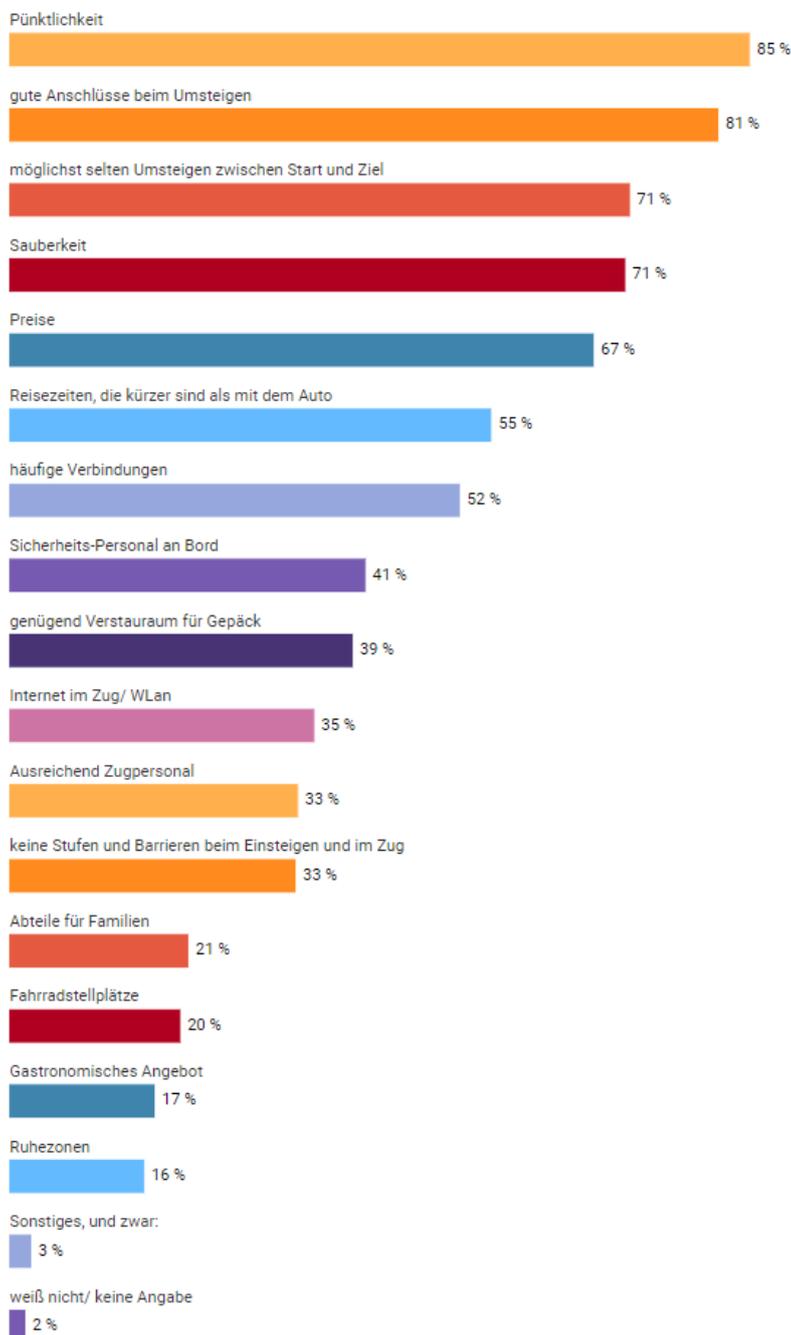
Nicht-Nutzer



Pünktlichkeit und gute Anschlüsse sind beim Bahnfahren am wichtigsten

Worauf kommt es an, damit Bahnfahren attraktiv ist? Für die überwiegende Mehrheit der Befragten sind es Pünktlichkeit (85 %) und gute Anschlüsse beim Umsteigen (81 %). Für 7 von 10 sind außerdem möglichst wenige Umstiege zwischen Start und Ziel und Sauberkeit entscheidend. Das gastronomische Angebot und Ruhezonen sind dagegen weniger wichtig.

Frage: Und wenn Sie an eine Zugreise denken, worauf kommt es aus Ihrer Sicht an, damit Bahnfahren attraktiv ist? Sie können alles auswählen, das aus Ihrer Sicht zutrifft.



Drei Viertel finden Ausbau der Infrastruktur wichtiger als Vergünstigung der Fahrkarten

Zu teuer und zu schlecht ausgebaut: Häufig wird der öffentliche Personenverkehr für diese beiden Punkte kritisiert. Sollte die Bundesregierung mehr Steuergelder für den Nah- und Fernverkehr in die Hand nehmen, dann sollte die Priorität dabei auf dem Ausbau der Infrastruktur liegen, finden gut drei Viertel der Befragten (76 %). Für 18 Prozent wäre es wichtiger, die Ticketpreise zu senken.

Frage: Zu teuer und zu schlecht ausgebaut: Häufig wird der öffentliche Personenverkehr für diese beiden Punkte kritisiert. Angenommen, die Bundesregierung würde dauerhaft mehr Steuergelder für den Nah- und Fernverkehr in die Hand nehmen: Wo sollte Ihrer Meinung nach die Priorität liegen?

Ausbau der Infrastruktur (Verbindung, Taktung, Personal)



Vergünstigung der Ticketpreise



weiß nicht/ keine Angabe

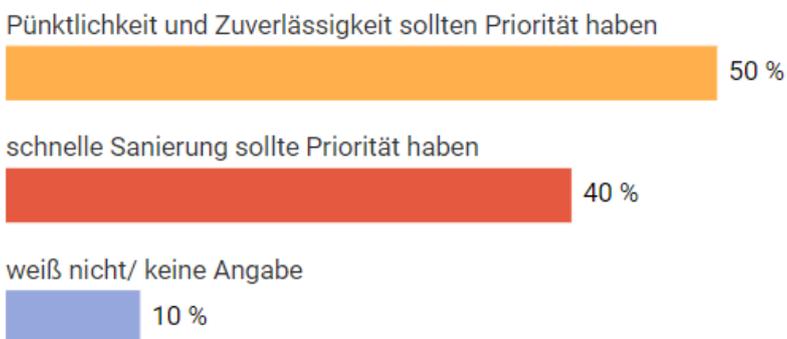


Hälfte findet Pünktlichkeit wichtiger als schnelle Sanierung des Schienennetzes

Um das Schienennetz zu sanieren, sollen allein bis 2030 rund 40 stark belastete Bahnstrecken monatelang gesperrt werden. Das wird zu neuen Behinderungen, Schienenersatzverkehr und Verzögerungen führen. Dabei kam bereits dieses Jahr nur rund jeder zweite Fernzug pünktlich an, auch das begründete die Deutsche Bahn mit den bereits bestehenden Baustellen.

Für die Hälfte der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer sollten die Bauarbeiten so organisiert werden, dass Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nicht noch weiter beeinträchtigt werden, auch, wenn das Schienennetz dann erst viel später fertig saniert ist (50 %). Für 4 von 10 ist die schnelle Sanierung dagegen wichtiger.

Frage: Um das Schienennetz zu sanieren, sollen allein bis 2030 rund 40 stark belastete Bahnstrecken monatelang gesperrt werden. Das wird zu neuen Behinderungen, Schienenersatzverkehr und Verzögerungen führen. Dabei kam bereits dieses Jahr nur rund jeder zweite Fernzug pünktlich an, auch das begründete die Deutsche Bahn mit den bereits bestehenden Baustellen. Sollte der Fokus aus Ihrer Sicht darauf liegen, möglichst schnell das Streckennetz zu sanieren, auch wenn das noch mehrere Jahre zu massiven Beeinträchtigungen führt, oder sollten die Bauarbeiten so organisiert werden, dass Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nicht noch weiter beeinträchtigt werden, auch wenn das Schienennetz dann erst viel später fertig saniert ist?

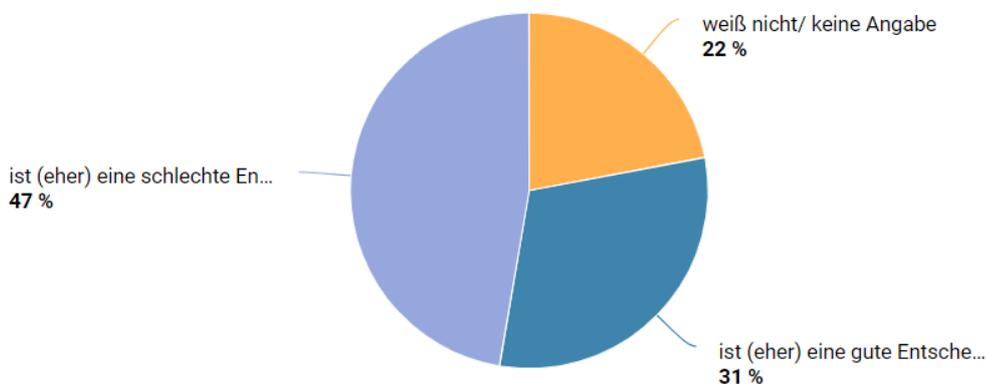


Verkauf von Unternehmensanteilen wird von Hälfte kritisiert

Der Bund ist Eigentümer der Deutschen Bahn und will dem Konzern in den kommenden Jahren 40 Milliarden Euro zur Verfügung stellen, um das Schienennetz zu sanieren und auszubauen. Dafür ist geplant, die gut laufende Logistik-Tochter der Bahn, DB Schenker, zu verkaufen. Der Bund will außerdem Anteile an ehemaligen Staatsunternehmen wie der Deutschen Post oder der Deutschen Telekom verkaufen, und gibt damit dort Einfluss auf.

Die Entscheidung, Unternehmensanteile und eine Bahn-Tochter zu verkaufen, stößt bei knapp der Hälfte (47 %) der Befragten auf Kritik. Rund ein Drittel (31 %) hält es für eine gute Entscheidung. Fast jede und jeder Vierte (22 %) wollte oder konnte sich in dieser Frage nicht positionieren.

Frage: Der Bund ist Eigentümer der Deutschen Bahn und will dem Konzern in den kommenden Jahren 40 Milliarden Euro zur Verfügung stellen, um das Schienennetz zu sanieren und auszubauen. Dafür ist geplant, die gut laufende Logistik-Tochter der Bahn, DB Schenker, zu verkaufen. Der Bund will außerdem Anteile an ehemaligen Staatsunternehmen wie der Deutschen Post oder der Deutschen Telekom verkaufen, und gibt damit dort Einfluss auf. Wie finden Sie die Entscheidung, dass der Bund Anteile an Unternehmen und eine Bahn-Tochter verkauft, um das marode Schienennetz zu sanieren?

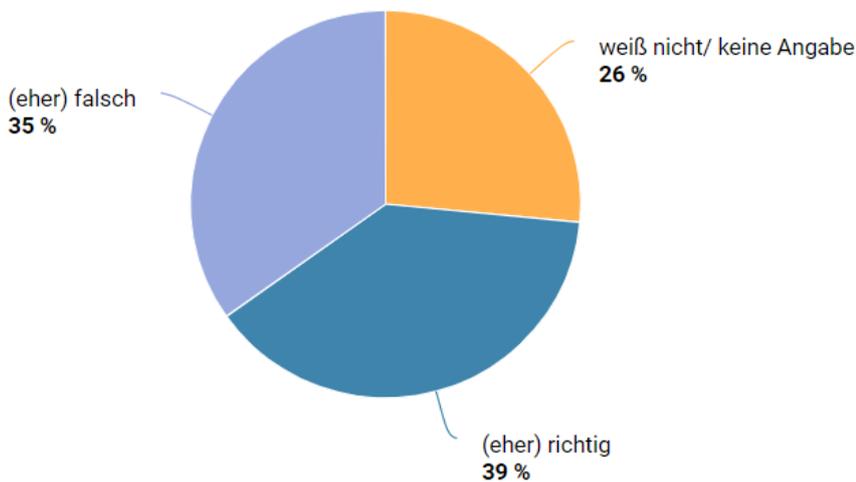


Geteilte Meinung zur Trennung von Schienennetz und Deutscher Bahn

In Deutschland gibt es neben der Deutschen Bahn zahlreiche andere Verkehrsunternehmen, die überwiegend im Nah- und vereinzelt auch im Fernverkehr unterwegs sind. Zudem gibt es auch Wettbewerber beim Güterverkehr. Das Schienennetz gehört jedoch weiterhin zur Deutschen Bahn. Immer wieder wird gefordert, das Schienennetz von der Deutschen Bahn zu trennen und unabhängig vom Konzern zu betreiben. Das soll den Wettbewerb auf der Schiene weiter verbessern, wie zuletzt unter anderem das Bundeskartellamt argumentierte.

Ob das der richtige Weg wäre, darin ist die MDRfragt-Gemeinschaft geteilter Meinung. Während 39 Prozent die Trennung von Schienennetz und Deutscher Bahn befürworten, finden es 35 Prozent und damit nur unwesentlich weniger falsch. Mehr als ein Viertel (26 %) haben in dieser Sache keine Angabe gemacht.

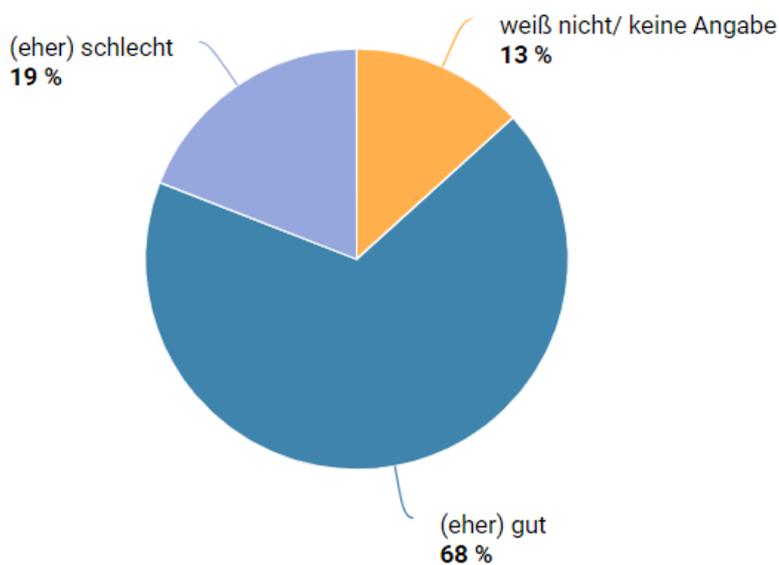
Frage: In Deutschland gibt es neben der Deutschen Bahn zahlreiche andere Verkehrsunternehmen, die überwiegend im Nah- und vereinzelt auch im Fernverkehr unterwegs sind. Zudem gibt es auch Wettbewerber beim Güterverkehr. Das Schienennetz gehört jedoch weiterhin zur Deutschen Bahn. Immer wieder wird gefordert, das Schienennetz von der Deutschen Bahn zu trennen und unabhängig vom Konzern zu betreiben. Das soll den Wettbewerb auf der Schiene weiter verbessern, wie zuletzt unter anderem das Bundeskartellamt argumentierte. Wie fänden Sie es, wenn das Schienennetz von der Deutschen Bahn getrennt würde?



Mehr als zwei Drittel befürworten Deutschland-Ticket

Seit dem 1. Mai 2023 können Interessierte für 49 Euro pro Monat fast den kompletten öffentlichen Nahverkehr in Deutschland nutzen. Das Deutschland-Ticket kann als monatlich kündbares Abo genutzt werden. 68 Prozent der MDRfragt-Mitglieder, die sich an der Befragung beteiligt haben, finden das Deutschland-Ticket gut. Rund jede und jeder Fünfte jedoch (19 %) findet es schlecht.

Frage: Seit dem 1. Mai 2023 können Interessierte für 49 Euro pro Monat fast den kompletten öffentlichen Nahverkehr in Deutschland nutzen. Das Deutschland-Ticket kann als monatlich kündbares Abo genutzt werden. Wie finden Sie das Deutschland-Ticket?



Drei Viertel für vergünstigtes Deutschlandticket für Studierende

Bund und Länder haben sich zuletzt darauf geeinigt, dass es für Studierende ein verbilligtes Deutschlandticket geben soll. Das Ticket für 29,40 Euro im Monat soll ab April 2024 verfügbar sein. Davon könnten bis zu 3 Millionen Studierende in Deutschland profitieren und bundesweit den Nahverkehr nutzen.

Die Einführung eines vergünstigten Deutschlandtickets für Studierende finden mehr als drei Viertel der Befragten gut (77 %). 13 Prozent lehnen die Idee dagegen ab.

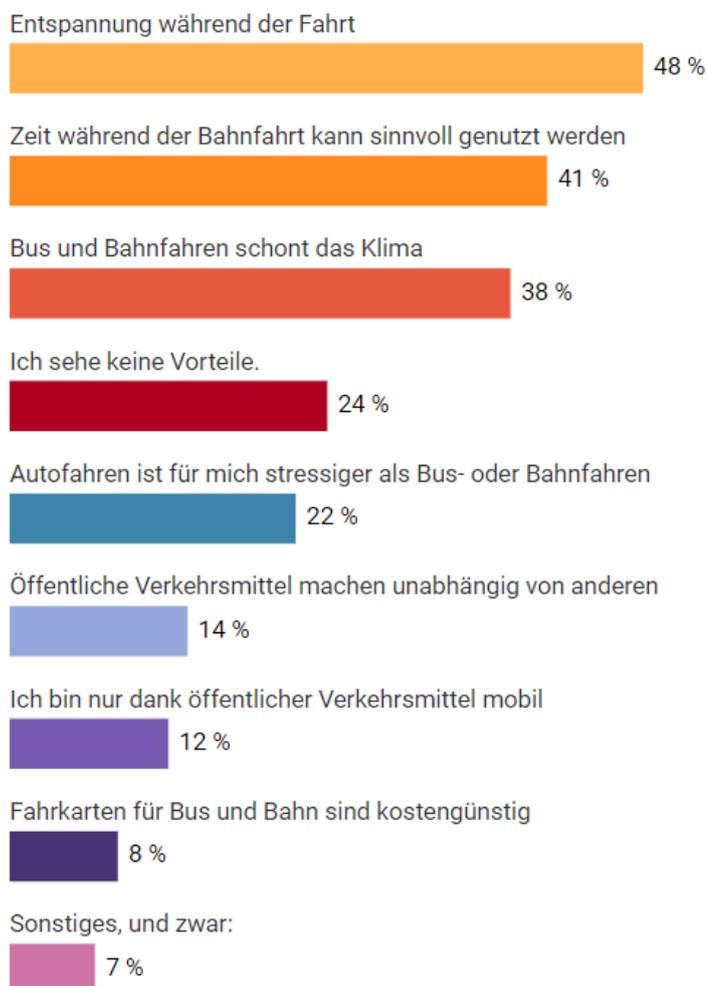
Frage: Bund und Länder haben sich zuletzt darauf geeinigt, dass es für Studierende ein verbilligtes Deutschlandticket geben soll. Das Ticket für 29,40 Euro im Monat soll ab April 2024 verfügbar sein. Davon könnten bis zu 3 Millionen Studierende in Deutschland profitieren und bundesweit den Nahverkehr nutzen. Wie finden Sie die Einführung des vergünstigten Deutschlandtickets für Studierende?



Vorteile am öffentlichen Personenverkehr: Hälfte findet Bahnfahren entspannend

Knapp die Hälfte (48 %) der Befragten empfindet es als Vorteil, dass man bei der Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln entspannen kann. Auch, dass die Zeit während der Fahrt sinnvoll genutzt werden kann, wird von vielen als Vorteil gesehen. Zudem haben 38 Prozent den positiven Klimaaspekt bei Bus- und Bahnfahrten im Hinterkopf,

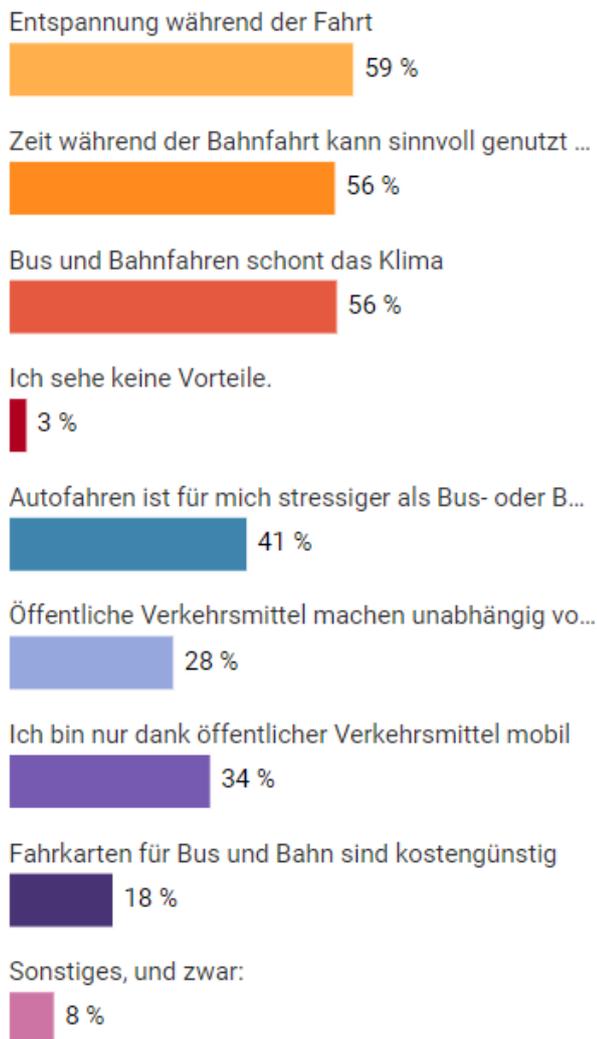
Frage: Was sehen Sie persönlich als Vorteile am öffentlichen Personenverkehr (Bus und Bahn)? Sie können alles auswählen, was Sie für zutreffend halten.



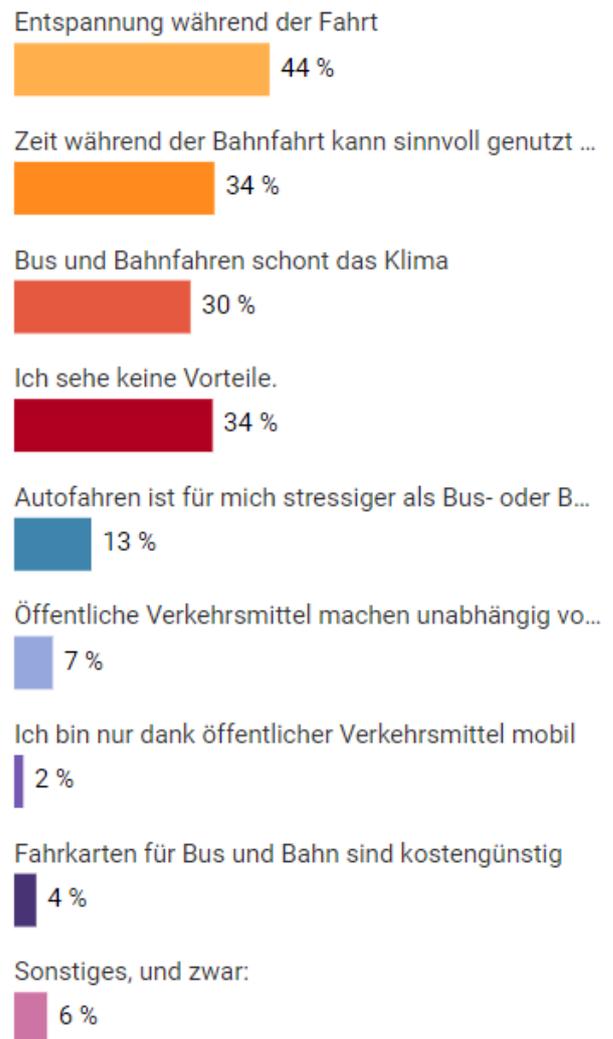
Interessante Unterschiede zeigen sich zwischen den **Nutzenden von öffentlichen Verkehrsmitteln** und den MDRfragt-Mitgliedern, die nach eigenen Angaben nicht regelmäßig mit Bus und Bahn fahren:

- Für die Nutzenden ist nicht nur die Entspannung während der Fahrt ein deutlich größerer Vorteil. Sie finden zudem auch das Autofahren um Längen stressiger im Vergleich zu den Nicht-Nutzenden. Der Klimaaspekt steht für sie deutlicher im Fokus und auch die Zeiteffizienz spielt eine größere Rolle. Zudem gibt ein Drittel dieser Gruppe an, nur dank Bahn und Bus mobil sein zu können.
- Bei den Nicht-Nutzenden dagegen sagt rund ein Drittel: Für mich haben die Öffentlichen keinerlei Vorteile.

öffentl. Nah-/Fernverkehrs-Nutzer



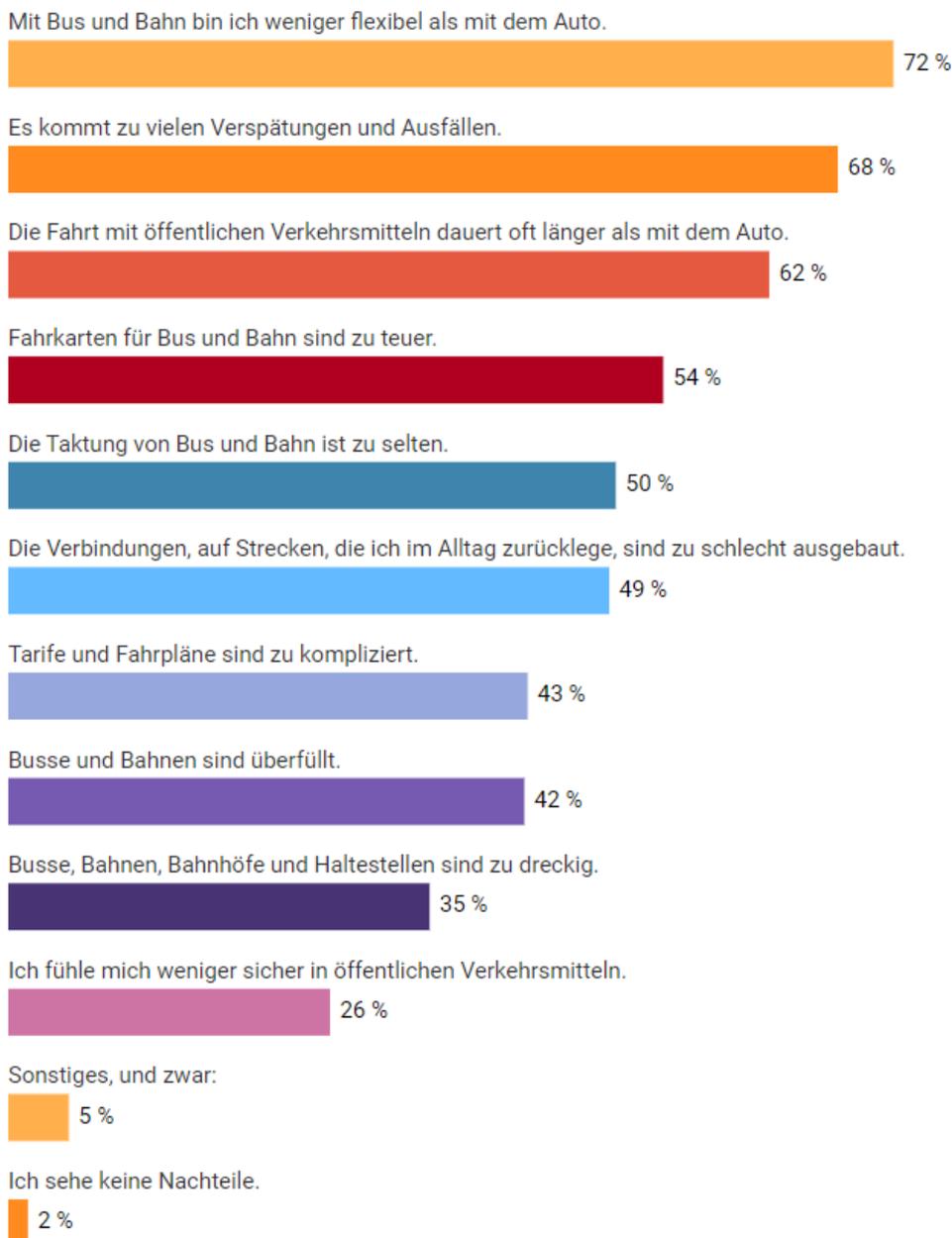
Nicht-Nutzer



Mangelnde Flexibilität, Verspätungen und Fahrtdauer werden von Mehrheit als Nachteile angesehen

Fast drei Viertel empfinden die geringere Flexibilität im Vergleich zum Auto als Nachteil vom Bus- und Bahnfahren (72 %). Außerdem sind für die Mehrheit die vielen Verspätungen und Ausfälle (68 %) sowie die lange Fahrtzeit verglichen mit dem Auto (62 %) Nachteile.

Frage: Und jetzt zu den Nachteilen: Was sehen Sie persönlich als Nachteile am öffentlichen Personenverkehr (Bus und Bahn)? Sie können alles auswählen, was für Sie zutreffend ist.



Für diejenigen MDRfragt-Mitglieder, die nach eigenen Angaben die öffentlichen Verkehrsmittel nicht regelmäßig nutzen, sind die mangelnde Flexibilität, die Fahrtdauer und die Erreichbarkeit von Alltagszielen deutlich eher Nachteile als für diejenigen, die sie regelmäßig nutzen. Die regelmäßigen Öffi-Nutzenden dagegen beklagen sich deutlich stärker über überfüllte Busse und Bahnen als die Nicht-Nutzenden.

öffentl. Nah-/Fernverkehrs-Nutzer

Mit Bus und Bahn bin ich weniger flexibel als mit d...



Es kommt zu vielen Verspätungen und Ausfällen.



Die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln dauert ...



Fahrkarten für Bus und Bahn sind zu teuer.



Die Taktung von Bus und Bahn ist zu selten.



Die Verbindungen, auf Strecken, die ich im Alltag z...



Tarife und Fahrpläne sind zu kompliziert.



Busse und Bahnen sind überfüllt.



Busse, Bahnen, Bahnhöfe und Haltestellen sind zu...



Ich fühle mich weniger sicher in öffentlichen Verk...



Sonstiges, und zwar:



Ich sehe keine Nachteile.



Nicht-Nutzer

Mit Bus und Bahn bin ich weniger flexibel als mit d...



Es kommt zu vielen Verspätungen und Ausfällen.



Die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln dauert ...



Fahrkarten für Bus und Bahn sind zu teuer.



Die Taktung von Bus und Bahn ist zu selten.



Die Verbindungen, auf Strecken, die ich im Alltag z...



Tarife und Fahrpläne sind zu kompliziert.



Busse und Bahnen sind überfüllt.



Busse, Bahnen, Bahnhöfe und Haltestellen sind zu...



Ich fühle mich weniger sicher in öffentlichen Verk...



Sonstiges, und zwar:



Ich sehe keine Nachteile.



Hinweise zur Auswertung

Die Befragung vom 29.12.2023-02.01.2024 stand unter der Überschrift:

(Wie) ist die Bahn noch zu retten?

Insgesamt sind bei MDRfragt 65.933 Menschen aus Mitteldeutschland angemeldet.
(Stand 03.01.2024, 14 Uhr)

22.807 Menschen aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben online an dieser Befragung teilgenommen.

Verteilung nach Altersgruppen:

16 bis 29 Jahre:	269 Teilnehmende
30 bis 49 Jahre:	3.113 Teilnehmende
50 bis 64 Jahre:	9.482 Teilnehmende
65+:	9.943 Teilnehmende

Verteilung nach Bundesländern:

Sachsen:	11.750 (51,5 Prozent)
Sachsen-Anhalt:	5.443 (23,9 Prozent)
Thüringen:	5.614 (24,6 Prozent)

Verteilung nach Geschlecht:

Weiblich:	9.713 (42,6 Prozent)
Männlich:	13.035 (57,2 Prozent)
Divers:	59 (0,2 Prozent)

Die Ergebnisse der Befragung sind nicht repräsentativ. Wir haben sie allerdings in Zusammenarbeit mit dem wissenschaftlichen Beirat nach den statistischen Merkmalen Bildung, Geschlecht und Alter gewichtet. Das heißt, dass wir die Daten der an der Befragung beteiligten MDRfragt-Mitglieder mit den Daten der mitteldeutschen Bevölkerung abgeglichen haben.

Aufgrund von Rundungen kann es vorkommen, dass die Prozentwerte bei einzelnen Fragen zusammengerechnet nicht exakt 100 ergeben.