

## **Zusammenfassung**

Zum Erreichen der deutschen Klimaschutzziele sollen die Attraktivität und die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am gesamten Verkehrsaufkommen im Zuge einer Verkehrswende massiv gesteigert werden. Obwohl der politische Wille erkennbar und die mediale Aufmerksamkeit gegeben ist, bleiben messbare und nachhaltige Erfolge aus. Trotz des 9-Euro-Tickets oder der Einführung einer Nachfolgeregelung für 49 Euro bleiben die Passagierzahlen weiter hinter jenen aus der Vor-Corona-Zeit zurück, da sich während der Pandemie Verhaltensmuster der Menschen teilweise geändert haben. Das ÖPNV-System scheint auf solche Nachfrageveränderungen nur schwerlich und mit großem zeitlichem Verzug eingehen zu können oder gar nicht erst zu wollen. Diese Unflexibilität des Systems ist strukturell bedingt, da der deutsche ÖPNV zu starr und kleinteilig aufgebaut ist. Das Hauptaugenmerk wird auf die Optimierung des Betriebs gelegt, nicht auf das Gewinnen neuer Fahrgäste. Es ist daher zu bezweifeln, ob das System wirklichen Wandel im Sinne der Verkehrswende und damit zugunsten der Fahrgäste umsetzen kann. Das Forschungsziel der Arbeit besteht in der Überprüfung der Hypothese, dass das System nicht in der Lage ist, den stattfindenden gesellschaftlichen Wandel abzubilden und die notwendigen Innovationen für die Realisierung einer Verkehrswende umzusetzen. Zudem wird ersichtlich, dass der Verkehrswende-Gedanke im ÖPNV noch nicht verankert ist. Das Forschungsziel wird mittels einer quantitativen Inhaltsanalyse verfolgt, um statistische Nachweise darüber zu gewinnen, mit welchen Themen und Entwicklungen sich die ÖPNV-Verantwortlichen auseinandersetzen. Die Basis der Auswertung stellen die verpflichtend aufzustellenden Nahverkehrspläne aller ÖPNV-Aufgabenträger dar.

## **Abstract**

In order to achieve the German climate protection goals, the attractiveness and importance of public transport in terms of overall traffic volume should be massively increased as part of a change in transport choice behavior. Although the political will is evident and there is media attention, there are no measurable and sustainable successes. Despite the 9-Euro-Ticket or the introduction of a successor for 49 euros, passenger numbers continue to lag behind those from the pre-Corona period because people's behavioral patterns have changed in some cases during the pandemic. The public transport system seems to be able to respond to such changes in demand only with difficulty and with a long delay, or even does not want to. This inflexibility of the system is structural, as German public transport is too rigid and fragmented. The main focus is on optimizing operations, not on attracting new passengers. It is therefore doubtful whether the system can implement real change for the benefit of the passengers. The research aim of the work is to test the hypothesis that the system is not able to reflect the social change that is taking place and to implement the necessary innovations to realize a change in transport choice behavior. It is also clear that the idea of a change in transport choice behavior has not yet been anchored in public transport. The research objective is pursued by means of a quantitative content analysis in order to obtain statistical evidence about which topics and developments those responsible for public transport are dealing with. The basis for the evaluation are the local transport plans that must be drawn up by all public transport authorities.