

# ALLES WIE VORHER?

DIE VERKEHRSWENDE ZWISCHEN 9-EURO-TICKET  
UND ALTEN HERAUSFORDERUNGEN



In Kooperation mit

**WZB**

**MOTIONTAG**

**infas 360**

**tomtom**



Bundesweites Projekt  
gefördert durch

**Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung**

**Projekt:**

7647 – WZB infas 9-Euro-Ticket-Evaluation

in Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)  
Projektförderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Mit analytischer Unterstützung durch infas 360, Motiontag und TomTom

Bonn, Februar 2023

Text: Robert Follmer, Marc Schelewsky, Justin Treutlein, Franziska Kern

Layout und Grafik: Mischa Frank

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert et al.: Mobilitätsreport 07, Alles wie vorher? Die Verkehrswende zwischen 9-Euro-Ticket und alten Herausforderungen, Februar 2023, Ausgabe 01.02.2023, Bonn.

Kurzform:

infas (2023): Mobilitätsreport 07, Bonn.

## EINE EMPIRISCHE BESTANDSAUFNAHME ZWISCHEN EINEM GROSSEN FELDEXPERIMENT UND EINER NACHHALTIGEN TARIFREFORM

Von Juni bis August 2022 konnte mit dem 9-Euro-Ticket der gesamte Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) für neun Euro im Monat genutzt werden. Das vorübergehend verfügbare Ticket stellte neben dem Benzinpreisdeckel die zweite Maßnahme der Bundesregierung dar, um den gestiegenen Energiepreisen entgegenzuwirken und die Bevölkerung finanziell zu entlasten. Neben einer sozialpolitischen Maßnahme war es das bislang größte Feldexperiment im ÖPNV. Der Nachfolger ist mit dem 49-Euro-Ticket/Deutschlandticket bereits beschlossen. Obwohl um Finanzierung und Starttermin gerungen wurde, ist dieser neue Fahrschein eine unmittelbare Folge des vorangehenden sommerlichen Sonderangebots. Lange Zeit undenkbar, nimmt damit eine nachhaltige Umgestaltung der Tariflandschaft Gestalt an. Das 9-Euro-Ticket hat sich, so belegen es unserer letzter Mobilitätsreport sowie andere Begleitstudien, nicht nur als sozialpolitische Maßnahme erwiesen, sondern mit seiner hohen Nachfrage gezeigt, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) in Deutschland ein gar nicht so ungeliebtes Stiefkind ist wie oft unterstellt. Auch wenn dessen Qualität ausbaufähig ist, zeigen die Reaktionen auf den Dumpingpreis, dass die Nutzung von Bus und Bahn mehr sein kann als eine mitunter wenig geschätzte Beförderungsleistung. Doch wie stellt sich die Situation nach dem Ende des 9-Euro-Schnäppchens und vor neuen Versuchen dar, den ÖV günstiger zu gestalten und mehr Bürgerinnen und Bürger in Bus oder Bahn zu locken? Dem gehen wir mit vielfältigen empirischen Quellen in der aktuellen Ausgabe des Mobilitätsreports nach.



## Inhalt

- 6 UNSERE GRUNDLAGEN – ERHEBUNGSQUELLEN
- 7 ENTWICKLUNG DER VERKEHRS-MITTELANTEILE SEIT 2017
- 12 WAHRNEHMUNG UND NUTZUNG DES 9-EURO-TICKETS
- 20 EXKURS:  
EXPERTENEINSCHÄTZUNGEN ZUR  
ERWEITERUNG DER PERSPEKTIVE
- 26 BLICK ÜBER DEN BEFRAGUNGS-TELLERRAND:  
FLOATING CAR DATA, CO<sub>2</sub>-FUSSABDRÜCKE  
UND WEITERE EINBLICKE
- 33 WAS BLEIBT?

## Unsere Grundlagen – Erhebungsquellen

Diese Reportausgabe ist ein empirisch orientierter Brückenbauer zwischen zwei tarifären Revolutionsphasen. Dies hört sich ein wenig pathetisch an, doch sind 9-Euro-Ticket ebenso wie das am Horizont erscheinende Deutschlandticket tatsächliche Quantensprünge in der deutschen ÖPNV-Tariflandschaft. Österreich hat es mit langem Anlauf und dem günstigen KlimaTicket vorgemacht. Deutschland folgt zögerlicher zunächst im Nahverkehr, aber auch dies ist ein großer Schritt. Reine Preismaßnahmen werden oft kritisch diskutiert, aber wenn der Systemausbau über Gebühr auf sich warten lässt, kann ein anderer tarifärer Anfang vielleicht neue Kräfte freisetzen.

### PREISSMASSNAHMEN ODER ANGEBOTSQUALITÄT – WAS ZUERST?

Der Blick spannt sich über „Vor-Corona“, nimmt die Alltagsmobilität während der Pandemie anhand früherer Mobilitätsreports zusammenfassend in Augenschein und legt den 9-Euro-Sommer ein wenig unter die Lupe. Darüber hinaus gilt er der Situation im Spätsommer, nachdem dieses Ticket wieder aus den Fahrscheinautomaten verschwunden ist, und widmet sich Kommemendem.

Hierfür werden gemeinsam erhobene empirische Daten von infas, infas 360, Motiontag und dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) ins Zentrum gestellt. Dies wird durch weitere Quellen ergänzt, wie etwa Daten des Kartierungsanbieters TomTom, die überraschende Neuigkeiten ans Licht bringen. So entsteht ein vielschichtiges Bild mit dem gemeinsamen Nenner einer empirischen Fundierung.

### AKTUELLE ERHEBUNGSDATEN ZUR ALLTAGSMOBILITÄT INNOVATIV KOMBINIERT

In der infas-Mehrthemenbefragung wurden im August und September 2022 jeweils 1.000 Personen telefonisch im Rahmen einer Adhoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren interviewt. Zudem wurde das von WZB und infas seit Frühjahr 2020 betriebene MOBICOR-Panel in seiner vierten Welle im September 2022 thematisch auf das 9-Euro-Ticket ausgerichtet. In dieser ebenso repräsentativen Studie mit dem gleichen Stichprobenverfahren wurden rund 1.200 Personen zu ihrem aktuellen Nutzungsverhalten gleichfalls telefonisch befragt. Dieses Projekt wird seit dem Start im Frühjahr 2020 durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert.

Zusätzlich steuert das Partnerunternehmen infas 360 Daten aus 10.250 Interviews bei, die im August online im CASA-Monitor erhoben wurden. Diese werden über ein eigens entwickeltes Blended-Calibration-Verfahren mit der infas-Mehrthemenbefragung kombiniert. Darüber hinaus hat infas 360 ein Small-Area-Modell erstellt, mit dem anhand der Inputdaten aus der Blended Calibration Käuferanteile des 9-Euro-Tickets bundesweit flächendeckend auf der Ebene von Landkreisen und kreisfreien Städten geschätzt wurden.

Ergänzt werden die daraus ableitbaren Befunde durch Berechnungen zu CO<sub>2</sub>-Emissionen und gefahrenen Kilometern aus dem App-basierten Mobilitätstracking von Motiontag. Und schließlich erweitert TomTom mit seinen auf den Autoverkehr bezogenen Verkehrsdaten die empirische Basis durch eine weitere wichtige Quelle, hier anhand von fünf deutschen Großstädten.

Mehr Informationen zu diesen allen verwendeten Verfahren bieten jeweils unsere begleitenden Methodenboxen.



### WAS SAGT UNS DAS? EXPERTENEINSCHÄTZUNGEN ZUR ERWEITERUNG DER PERSPEKTIVE

Es entstehen viele Zahlen, die wir erläutern und einordnen. Doch die Blickwinkel auf diese Zusammenstellung und die Schlussfolgerungen können sehr unterschiedlich ausfallen. Daher haben wir innerhalb dieses Reports einige erfahrene Expertinnen und Experten aus unserem Netzwerk um ihre Einschätzung gebeten. Dabei wird – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – der Fokus auf die Wirkung des 9-Euro-Tickets oder seines Nachfolgers sowie auf die Anforderungen einer vielbeschworenen Mobilitätswende gerichtet.

## Entwicklung der Verkehrsmittelanteile seit 2017

Man kann es drehen und wenden, doch die Verhältnisse bleiben trotz mancher Veränderungen letztlich stabil. Rund die Hälfte aller Wege wurde und wird mit dem Auto zurückgelegt. Der ÖV muss sich mit einem Anteil von unter zehn Prozent begnügen, in der Hochphase der Pandemie sogar mit noch weniger. Von diesem Tief erholt er sich nur langsam. Das Fahrrad überflügelt ihn anteilig und liegt fast durchweg über der 10-Prozent-Marke. Allerdings kann auch das Fahrrad trotz Elektrorückenwind und anderen Nahraumbezügen während der coronabedingten Einschränkungen sein Vor-Corona-Niveau zumindest im bundesweiten Durchschnitt noch nicht wirklich übertreffen. Am ehesten stellt sich so der Fußverkehr als Profiteur dar. Angesichts zumindest zeitweilig anderer Aktivitätsradien sind die Fußweganteile deutlich gewachsen – wobei hier auch Wetterbedingungen eine Rolle spielen, da jeweils nur ein Zeitraum von etwa vier Wochen abgedeckt wird.

### IMMER WIEDER ZENTRAL: DER MODAL SPLIT

Die wachsenden Fußweganteile wirken sich auch auf die prozentuale Anteilsbetrachtung aus. Werden sie wie auch das Fahrrad ausgeklammert und nur das Verhältnis ÖV vs. motorisiertem Individualverkehr (MIV) betrachtet, zeichnet sich im September 2022 eine leichte Verbesserung zugunsten der ÖV-Angebote ab. Der ÖPNV gewinnt Anteile zurück, der Autoverkehr verliert erstmalig seit langer Zeit. Nach unserer Einschätzung liegt dahinter eine Kombination verschiedener Effekte: die langsame Rückkehr zu einer „normalen“ Mobilität, eine noch immer etwas veränderte Aktivitätskultur, aktuelle finanzielle Belastungen und mehr. Dies wird zu beobachten und soweit möglich auseinanderzuhalten sein. Dabei hilft schon jetzt die weiter unten vorgestellte Hochrechnung in absolut zurückgelegte Wege und Personenkilometer (Pkm) ganz entscheidend, doch werden ergänzend weitere Nicht-Verkehrsparameter hinzugezogen.

## GRENZEN DES ANTEILSVERGLEICHS

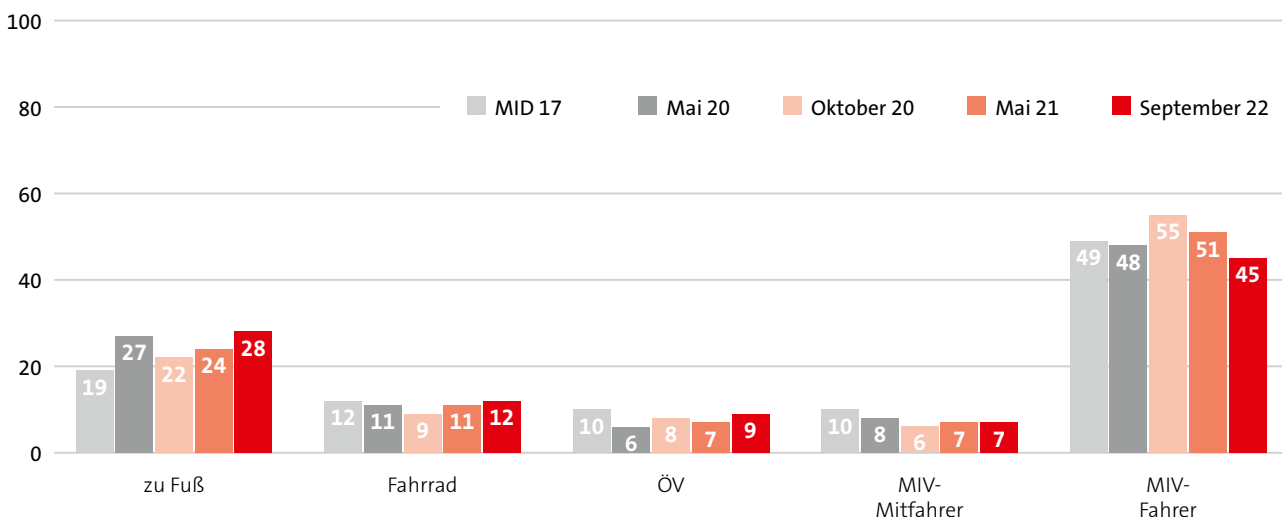
Doch sei an dieser Stelle zusätzlich gewarnt. Die Abbildung der Modal-Split-Trends zeigt überwiegend nur geringe Veränderungen und die dahinterliegende empirische Basis bei der Interpretation muss berücksichtigt werden. Die Werte 2020 bis 2022 stammen aus den jährlichen MOBICOR-Erhebungen mit jeweils nur rund 1.500 Interviews. Der 2017er-Wert basiert auf der sehr viel mächtigeren Studie Mobilität in Deutschland (MiD). Wir raten, für die Zeitspanne 2020 bis 2022 je nach Anteilshöhe einen Fehlerspielraum von +/- zwei Prozentpunkten ins Kalkül zu nehmen. Der Moment der besonders abgesicherten empirischen Wahrheit wird so erst mit der Publikation der MiD 2023 erreicht. Sie wird von infas zusammen mit Partnern im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie weiterer über 60 regionaler Auftraggeber zurzeit vorbereitet und Ende 2024 mit umfassenden Ergebnissen auf der Grundlage von voraussichtlich über 180.000 befragten Haushalten aufwarten können.

## HOCHGERECHNET PRO TAG: WELCHE TRENDS BEI VERKEHRS-AUFKOMMEN UND VERKEHRS-LEISTUNG ERGEBEN SICH?

Wie erwähnt, wird die Modal-Split-Betrachtung erst rund, wenn die anteilige Betrachtung verlassen wird und eine Hochrechnung erfolgt. Auch diese unterliegt den beschriebenen Unsicherheiten und strichprobenbedingten Schwankungsbreiten. Doch angesichts der Verwerfungen während der Corona-Pandemie ist diese Perspektive wichtiger als zuvor, sowohl bezogen auf die zurückgelegten Wege wie auch die dabei bewältigten Kilometer. Bei der Interpretation ist Vorsicht geboten, da – wie so oft – der Teufel im Detail steckt: So hat sich die bundesweite Einwohnerzahl in der betrachteten Zeitspanne nicht unwesentlich verändert. Lag sie 2017 nach der seinerzeit frischen Zensus-Korrektur bei 82,8 Mio., ist sie bis zum Jahresbeginn 2022 um rund 1,5 Prozent auf 84,1 Mio. gestiegen. Dies wirkt sich auf die absoluten Zahlen aus – und das Ergebnis nach dem aktuellen Zensus bleibt ebenso abzuwarten.

### Verkehrsmittelanteile 2017 bis 2022

Angaben in Prozent



Datengrundlage: MiD 2017 und Mobicor 2020 bis 2022, Personen ab 16 Jahre, überschlägig +/- einen (MiD) und zwei (Mobicor) Prozent Fehlerspielraum.



Bei der Interpretation der Ergebnisse ist ebenso zu berücksichtigen, dass sich die Zahl der Wege pro Person und Tag sowie die täglichen Strecken vor allem durch Corona-Auswirkungen mehr als üblich verändert haben. Die Wegezahl pro Tag und Person hatte einen Tiefpunkt von 2,4 im Frühjahr 2002. Im September 2022 liegt sie wieder bei 2,9, damit aber immer noch nicht auf dem 2017er-Niveau von deutlich über drei Wegen pro Tag und Person. Auch die Tagesstrecken pro Person hatten sich von über 40 auf unter 35 Kilometer reduziert, liegen inzwischen aber wieder über der 40er-Marke. Exaktere Angaben sollten auch hier der MiD 2023 vorbehalten bleiben.

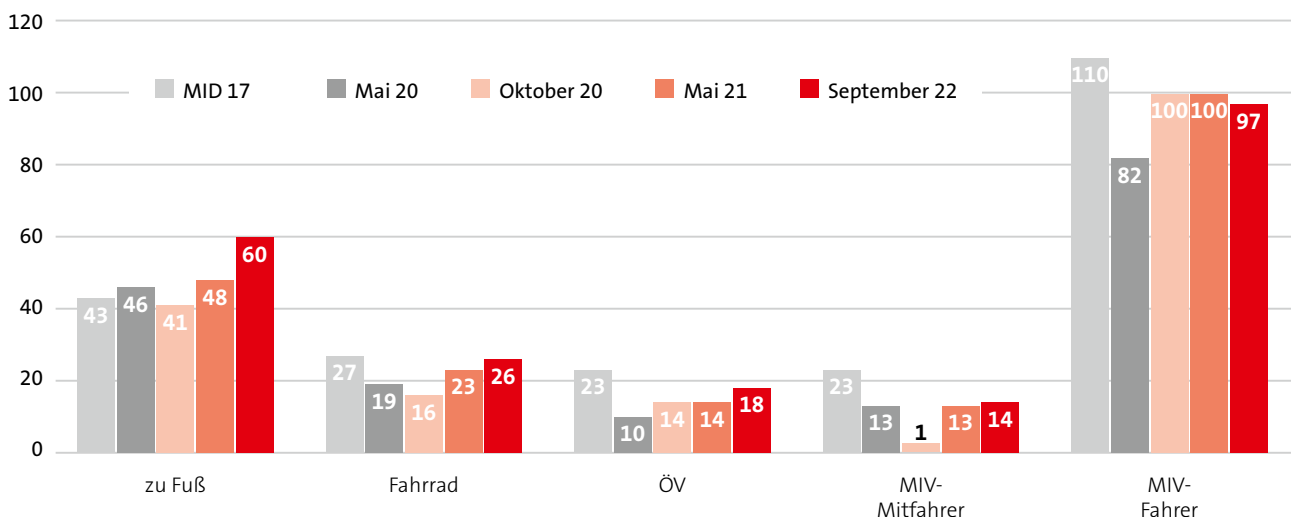
Insgesamt ermitteln wir so für den September 2022 bezogen auf die Personen ab 16 Jahren eine tägliche Wegezahl von rund 215 Mio. pro Tag. Dies ist aus den genannten Gründen mehr als 200 und 2021, aber weniger als 2017. Damals waren dies rund 225 Mio. Wege. Die letzte Mobicor-Messung im Mai 2021 führte noch zu rund 200 Mio. Wegen pro Tag. Gegenüber diesem Wert ergeben sich so

etwa gleichbleibende Tagessummen für den MIV, ein deutliches Plus im ÖPNV und bei den reinen Fußwegen sowie eine leichter Zuwachs des Radverkehrs.

Wird nun zusätzlich ein Blick auf die absolute Verkehrsleistung pro Tag nach Verkehrsmitteln und damit die Pkm geworfen, zeigt sich zunächst Bekanntes, aber auch Bemerkenswertes. Auch hier übt der MIV in allen untersuchten Zeiträumen eine deutliche Dominanz aus. Dies ist besonders gegenüber dem Fuß- und Radverkehr naheliegend, da mit dem MIV im Mittelwert deutlich weitere Strecken zurückgelegt werden. Dies hat sich – bezogen auf Fahrzeugbewegungen – sogar zugespitzt, wenn die noch immer vergleichsweise geringen MIV-Mitfahrerzahlen mit den steigenden MIV-Fahrerzahlen in Bezug gesetzt werden. Und anders als bei den Wegezahlen, bei der die MIV-Summe stagniert, wächst die Verkehrsleistung des MIV – also bei den Pkm – von 2021 zu 2022 recht deutlich. Ausschlaggebend dafür sind nun wieder längere MIV-Wege. Dafür sind vielfältige Gründe

### Verkehrsaufkommen pro Tag nach Verkehrsmitteln 2017 bis 2022

Hochrechnung in Millionen Wegen



Datengrundlage: MiD 2017 und Mobicor 2020 bis 2022, Personen ab 16 Jahre, überschlägig +/- einen (MiD) und zehn (Mobicor) Prozent Fehlerspielraum.

denkbar, von einem generellen Wieder-Anstieg längeren Fahrten bis hin zu wieder erstarkten Wegen zum Arbeitsplatz und mehr. Jedoch wird auch hier eine genauere Detailauswertung erst mit den umfassenderen MiD-2023-Daten möglich sein.

Der Corona-Effekt wird weiterhin – neben diesem Verhältnis und der MIV-Kilometer-Entwicklung – vor allem im ÖV deutlich: So sank die Zahl der täglichen Pkm bereits 2020 und erreichte ihren Tiefpunkt 2021. Eine Corona-Erholung mit gleichzeitigem Überschreiten des Vor-Corona-Stands lässt sich erst 2022 nach den 9-Euro-Ticket-Monaten erkennen. So wurden mit 550 Mio. täglichen Pkm rund elf Prozent mehr Kilometer zurückgelegt als 2017. Dies dürfte der Tatsache geschuldet sein, dass die mobilitätsbezogenen Corona-Restriktionen in diesem Jahr fast vollständig aufgehoben wurden und das 9-Euro-Ticket zumindest vorübergehend in gewissem Umfang zu einem nicht unerheblichen Fahrgast- oder zumindest Kilometerplus geführt hat, das unmittelbar nach dem Auslaufen

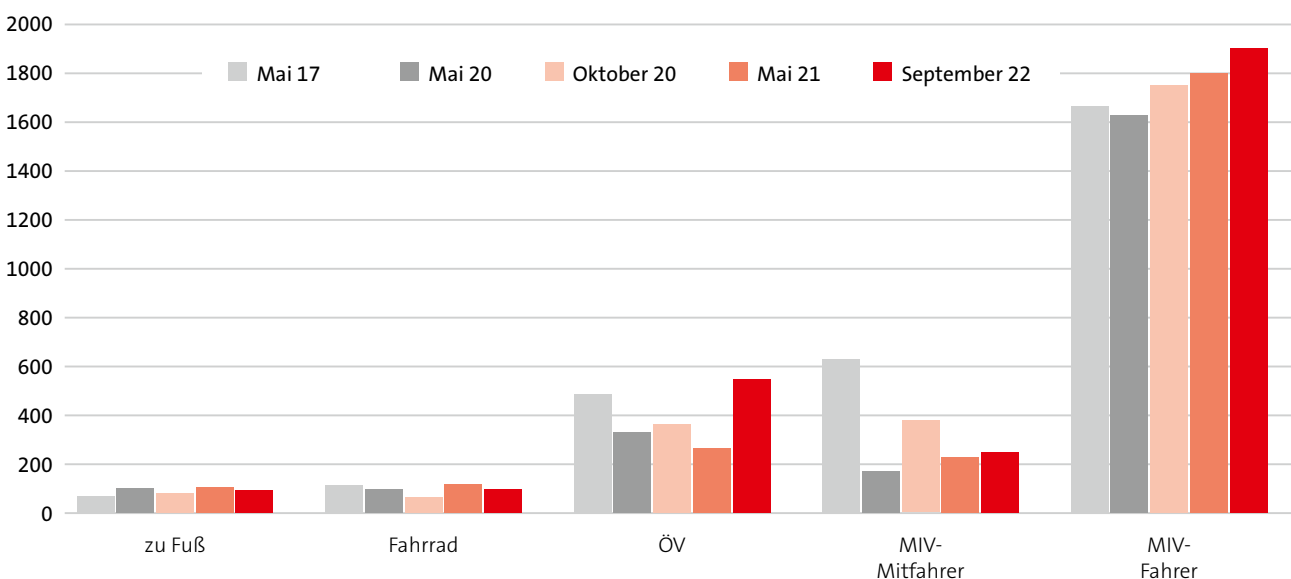
des Tickets möglicherweise noch nachhallt. Hinzu kommen mutmaßlich wetterbedingte Verlagerungen vom Fahrrad zum ÖPNV. Dies führte zusammengekommen zu dem Ergebnis, dass im September 2022 im ÖV, welcher in der hier gültigen Definition auch Flugreisen enthält, fast doppelt so viele Pkm zurückgelegt werden konnten wie im Mai 2021.

Diese Ergebnisse lassen sich vielfältig nach Lebensphasen, sozio-ökonomischen Gruppen, dem Alter und mehr unterscheiden. Ebenso sind Differenzierungen nach Regionstypen möglich. Dem wird sich der folgende Report widmen, der zurzeit in der Regie des WZB entsteht. Dieser wird sich unter anderem vertiefend mit der Mobicor-Zeitreihe von 2020 bis 2022 sowie aktuellen Auswirkungen etwa durch den Home-Office-Trend befassen.

Doch bevor wir einen appetitanregenden Blick auf die Resultate zum 9-Euro-Ticket mit Ausblick auf das kommende Ticket werfen – auch diese Aspekte

### Verkehrsleistung pro Tag nach Verkehrsmitteln 2017 bis 2022

Hochrechnung in Millionen Personenkilometern



Datengrundlage: MiD 2017 und Mobicor 2020 bis 2022, Personen ab 16 Jahre, überschlägig +/- einen (MiD) und zehn (Mobicor) Prozent Fehlerspielraum.

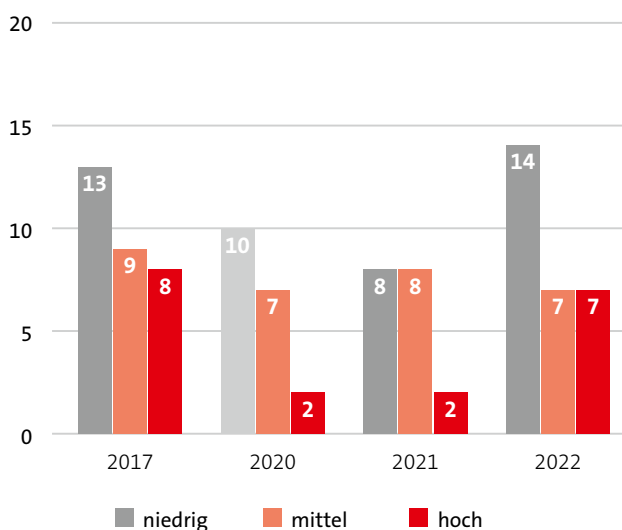
wird das WZB-Team noch genauer unter die analytische Lupe legen – sollen Modal-Split-Verhältnisse abhängig von der ökonomischen Situation betrachtet werden. Da das 9-Euro-Ticket besonders finanziell weniger gut ausgestatteten Bevölkerungsgruppen zumindest kurzzeitig Erleichterung bringen sollte, liegt hier eine zentrale Verbindung.

### IST DER ÖV „NUR“ DAS ULTIMA-RATIO-VERKEHRSMITTEL?

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Betrachtung des ökonomischen Status der Befragten in Bezug auf den ÖV-Anteil am Modal Split analytische Relevanz. Hierzu wird ein nach dem Haushalts-Pro-Kopf-Einkommen ermittelter ökonomischer Status herangezogen. Während nach den Ergebnissen in der Abbildung über den betrachteten Zeitraum der Anteil bei Personen mittleren Einkommens relativ konstant ist, zeigt sich, dass Personen mit hohem ökonomischem Status ihre ÖV-Nutzung in 2020 und 2021 pandemiebedingt im Mittel drastisch

auf nur noch zwei Prozent reduziert, jedoch 2022 wieder auf sieben Prozent erhöht haben. Die Befragten mit niedrigem ökonomischem Haushaltsstatus kennzeichnet für 2020 und 2021 ebenso ein Rückgang der ÖV-Nutzung, vermutlich vor allem aufgrund reduzierter Aktivitäten. Gleichzeitig bleibt der Anteil mit zehn bzw. acht Prozent im Vergleich zu den anderen Haushaltstypen – stets am höchsten. Dabei legt das Ergebnis – mit einiger Vorsicht – für 2022 nahe, dass in diesem Personenkreis das Vor-Corona-Niveau wieder erreicht oder sogar leicht übertroffen werden konnte. Die Gründe hierfür mögen die weitgehende Aufhebung der Corona-Maßnahmen und auch das 9-Euro-Ticket sein. Von diesen sehr unterschiedlichen Ursachen profitierten Menschen mit (sehr) niedrigem Einkommen am meisten.

**Anteil des ÖV am Modal Split nach ökonomischem Status der Person**  
Angaben in Prozent



Datengrundlage: MiD 2017 und Mobicor 2020 bis 2022, Personen ab 16 Jahre, überschlägig +/- einen (MiD) und zwei (Mobicor) Prozent Fehlerspielraum.

### WAS IST DER ÖKONOMISCHE STATUS DES HAUSHALTES ODER DER PERSON?

Der ökonomische Haushaltsstatus wird nach dem Prinzip des Äquivalenzeinkommens bestimmt, das in der Sozialforschung für Analysen der Einkommensverteilung verwendet wird. Anhand des Haushaltsnettoeinkommens und der Haushaltsgröße werden Haushalte in fünf Kategorien eingeteilt. In diesem Bericht verwenden wir eine Zusammenfassung dieser Kategorien und unterscheiden zwischen Menschen aus Haushalten mit niedrigem, mittlerem und hohem ökonomischem Status.

## Wahrnehmung und Nutzung des 9-Euro-Tickets

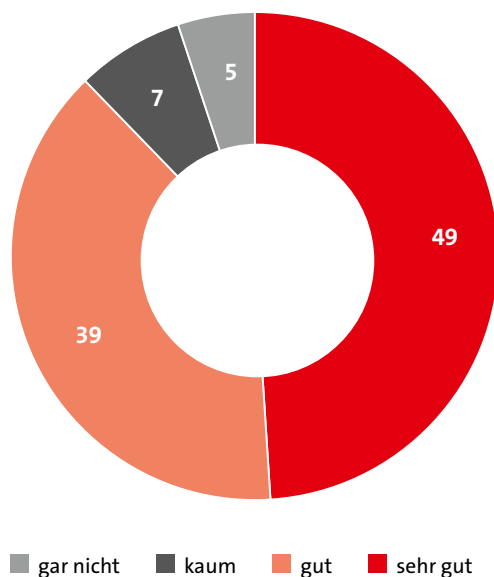
Was für ein Erfolg: Das 9-Euro-Ticket scheint bei fast der gesamten Bevölkerung angekommen zu sein. Nahezu 90 Prozent kennen das 9-Euro-Ticket entweder gut oder sehr gut. Lediglich sieben Prozent zeigen sich beim 9-Euro-Ticket kaum bewandert; nur jeder zwanzigsten Person ist das Angebot nach eigener Aussage gar nicht bekannt.

Dabei zeigen sich jedoch Stadt-Land-Unterschiede sowie Differenzen in der Altersstruktur. Insbesondere jüngere Stadtbewohner kennen das 9-Euro-Ticket sehr gut. Mit zunehmendem Alter der Befragten, aber auch in ländlichen Regionen, verringert sich die Bekanntheit. Beim Alter ergibt sich beispielsweise, dass Personen im Alter bis zu 49 Jahren zu rund 90 Prozent das Ticket kennen. Bei Personen ab 50 Jahren sind es im Schnitt „nur“ noch gut 80 Prozent. In den Metropolen fällt die Be-

kanntheit mit etwa 95 Prozent überdurchschnittlich aus, jedoch auch in verschiedenen kleinstädtischen oder ländlichen Regionstypen kennen stets mehr als drei Viertel das 9-Euro-Ticket. Damit spielen diese Unterschiede eigentlich kaum eine Rolle. Festgehalten werden kann, dass das 9-Euro-Ticket „quer durchs Land“ zumindest in Sachen Bekanntheit eine Art Renner war und damit an „rosarote“ Zeiten der Bahn oder das verflossene „Schönes-Wochenende-Ticket“ erinnert.

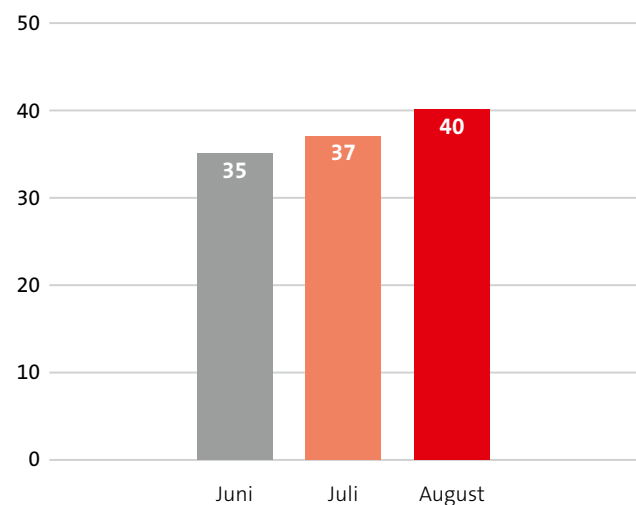
Wird auch hier zusätzlich der ökonomische Haushaltsstatus herangezogen, zeigt sich erstaunlicherweise, dass denjenigen, die dem niedrigen und mittleren Status zuzurechnen sind, das Ticket leicht unterdurchschnittlich kennen (83 Prozent) und entsprechend leicht überdurchschnittlich kaum oder gar nicht kennen (gut 15 Prozent). Dies mag auch mit geringeren Mobilitätsbedürfnissen bzw. -möglichkeiten erklärbar sein. Personen mit hohem ökonomischem Status kennen das Ticket

**Bekanntheit des 9-Euro-Tickets im August 2022**  
Angaben in Prozent



Datengrundlage: infas 2022: Telefonische Adhoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren ab August. n = 1.045 Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent. Fehlerspielraum +/- zwei Prozent.

**Kauf des 9-Euro-Tickets in den jeweiligen Monaten**  
Angaben in Prozent



Datengrundlage: infas 2022: Telefonische Adhoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren ab August. Monatlich ca. 100 Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent. Fehlerspielraum +/- zwei Prozent.

hingegen im Schnitt um zehn Prozentpunkte besser. Hier liegt die Bekanntheit bei 93 Prozent.

### IN VIELEN TASCHEN – MEHR ALS 40 MIO. FREI VERKAUFTE TICKETS

Von der Bekanntheit zum tatsächlichen Kauf: Lag der durchschnittliche monatliche Anteil der Käuferinnen und Käufer im ersten Verfügbarkeitsmonat noch bei 35 Prozent, stieg dieser im Juli auf 37 Prozent. Seinen Höchstwert erreichte er im August mit 40 Prozent.

Anders als bei der Bekanntheit zeigt sich beim Kauf ein recht deutlicher Unterschied zwischen Stadt und Land. Während in Metropolen über zwei Drittel der Befragten das Ticket zumindest in einem der drei Monate kauften, zählte im dörflichen Raum nur etwa ein Drittel zu dieser Gruppe. Dies zeigt der genauere regionale Blick mit einem erweiterten Sample. Er gründet wie bereits angekündigt

auf einer Kombination aus der telefonischen infas-Zufallsstichprobe mit weiteren Online-Fällen aus dem CASA-Monitor von infas 360. Gemeinsam ergibt sich ein Stichprobenumfang von über 11.000 Befragten im August 2022. Dieser wurde mittels Blended Calibration verschmolzen. Das Ergebnis zeigt die Abbildung von 17 Regionstypen, der RegioStar-17-Typologie des BMDV, die zur Veranschaulichung ergänzend in einer Karte dargestellt wird.

Insgesamt bleibt hervorzuheben, dass selbst in den besonders ländlichen und hinsichtlich der generellen ÖPNV-Qualität oft sehr schlecht abscheidenden Regionen die 9-Euro-Gelegenheit gar nicht so wenige Interessenten fand. Die oft zu hörende Annahme, ein solches Ticket würde außerhalb der Großstädte und ihrem Einzugsgebiet kaum eine Käuferschaft finden, wird mit diesen Ergebnissen widerlegt.



# 90%

der Bevölkerung kannte das 9-Euro-Ticket entweder gut oder sehr gut. In den Metropolen fiel die Bekanntheit mit etwa 95 Prozent überdurchschnittlich aus.

## Methodenbox 1

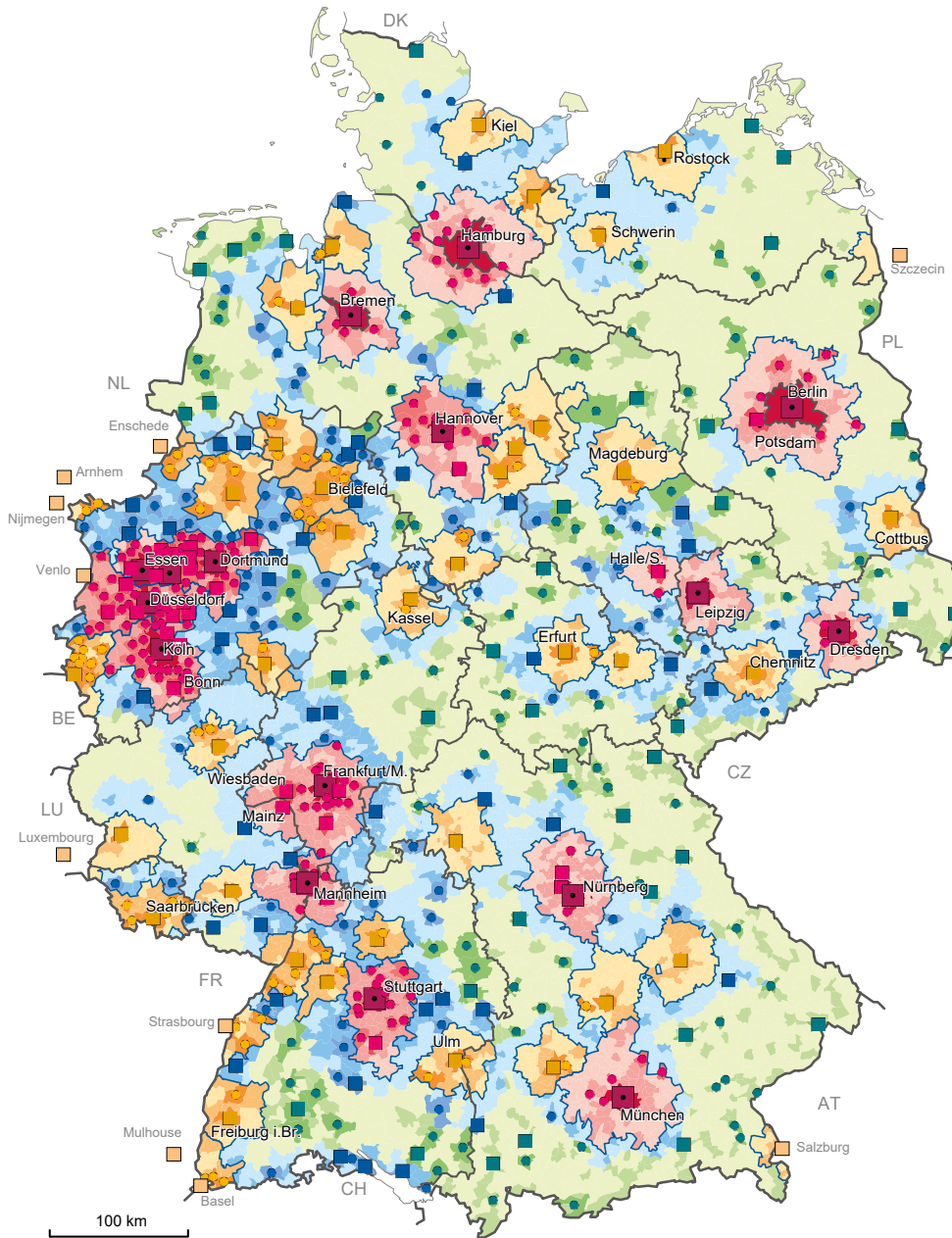
### Hintergründe zum Verfahren der „Blended Calibration“

Ein wesentlicher Nachteil von Online-Access-Panels besteht darin, dass es sich um Non-Probability-Samples handelt. Dies bedeutet, dass keine Zufallsstichproben vorliegen und es somit in der Regel nicht möglich ist, die Auswahlwahrscheinlichkeit der Stichprobeneinheiten in der realisierten Stichprobe zu bestimmen. Um dennoch erwartungstreue Schätzungen zu ermöglichen, kann zusätzlich eine Zufallsstichprobe (Probability-Sample) verwendet werden, bei der die Auswahlwahrscheinlichkeit der Stichprobeneinheiten bestimmt werden kann, die sogenannte Blended Calibration. Hierbei werden ein Non-Probability-Sample und ein Probability-Sample so integriert, dass Verzerrungen möglichst minimiert werden. Der grundlegende Ansatz besteht also in der Zusammenführung der beiden Stichproben, wobei das Probability-Sample sehr viel weniger Fälle enthalten kann als das Non-Probability-Sample. Dabei lautet die wesentliche Frage, wie die beiden Stichproben zusammengeführt werden können, sodass mit der gemeinsamen, integrierten Stichprobe erwartungstreue Schätzungen möglich sind. Infa hat mit der Blended Calibration unter Anwendung einer mehrstufigen Gewichtung sehr gute Erfahrungen gesammelt. Dies wird in mehreren Schritten umgesetzt:

- Zunächst erfolgt eine Gewichtung des Probability-Samples mittels Designgewicht (Auswahlwahrscheinlichkeit) und Kalibrierung nach soziodemografischen, sozioökonomischen und regionalen Merkmalen.
- Es folgt die Hinzunahme der ungewichteten Online-Fälle.
- Anschließend wird die Kalibrierung nach soziodemografischen, sozioökonomischen und regionalen Merkmalen erneut durchgeführt. Ausgangsgewicht sind beim Probability-Sample die aus dem ersten Schritt ermittelten finalen kalibrierten Gewichte, beim Non-Probability-Sample wird hier konstant 1 gesetzt.
- Bei dem anschließenden Vergleich von zusätzlichen Merkmalen für die Kalibrierung zwischen den beiden Samples nach Gewichtung sollten Merkmale gewählt werden, die zwischen den beiden Samples erheblich variieren und idealerweise die beiden Populationen differenzieren. Infa verwendet hierfür – nach Prüfung – die Nutzungshäufigkeiten von Telekommunikationsgeräten und von sozialen Medien.
- Die Kalibrierung wird so um die trennenden Merkmale erweitert. Die Eckwerte (Soll-Verteilungen) stammen dabei vollständig aus dem Probability-Sample, da davon auszugehen ist, dass die Schätzungen dieser Verteilungen nicht verzerrt sind.

Relevant sind bei diesem Vorgehen die Variablen, die zusätzlich zur Kalibrierung der klassischen soziodemografischen Merkmale verwendet werden. Dieses Verfahren ist geeignet, Probability-Samples und Non-Probability-Samples zusammenzuführen. Darüber hinaus passt es die als relevant erachteten Verteilungen an. Ziel ist es, die Verteilungen aller in beiden Erhebungen gleich erhobenen Merkmale im zusammengeführten Datensatz schätzen zu können und die Verzerrungen im Non-Probability-Sample zumindest deutlich zu reduzieren.

**Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 17)**



Stadtregionen		Ländliche Regionen		— Stadtregionengrenze	
<b>Metropolitane Stadtregion</b>	<b>Regiopolitane Stadtregion</b>	<b>Stadtregionennahe ländliche Region</b>	<b>Periphere ländliche Region</b>	Name	■ Grenznahe Großstadt mit stadtreionaler Verflechtung zu Deutschland
■ Metropole	■ Regiopole	■ Zentrale Stadt	■ Zentrale Stadt		
■ Großstadt	○ Mittelstadt	● Mittelstadt	● Mittelstadt		
■ Mittelstadt	■ Städtischer Raum	■ Städtischer Raum	■ Städtischer Raum		
■ Städtischer Raum	■ Kleinstädtischer, dörflicher Raum	■ Kleinstädtischer, dörflicher Raum	■ Kleinstädtischer, dörflicher Raum		
■ Kleinstädtischer, dörflicher Raum					

Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR  
 Geometrische Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG  
 Bearbeitung: BBSR, A. Milbert  
 Grundkonzeption: BMVI

Datengrundlage: BBSR (2018).

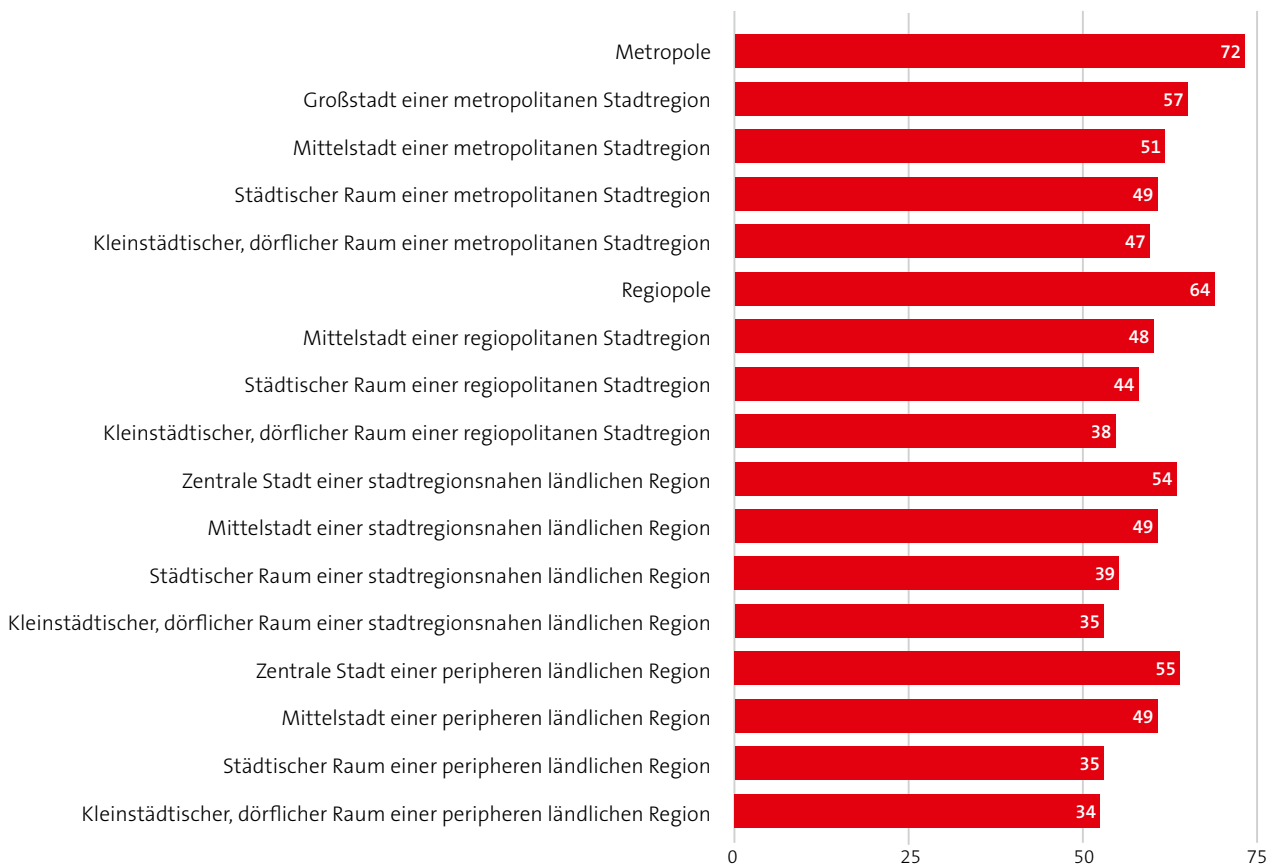
## 9-EURO SIND AUCH IM LÄNDLICHEN RAUM KEIN LADENHÜTER

Diese Fehleinschätzung tritt noch deutlicher zu Tage, wenn methodisch ein weiterer Schritt gegangen wird. Hierzu haben wir die kombinierte Summe der 11.000 August-Interviews als Basis für ein Small-Area-Schätzmodell genutzt, welches den Kauf zu Strukturmerkmalen der Landkreise und kreisfreien Städte wie etwa der ÖPNV-Qualität in Beziehung setzt und daraus für alle Gebiete einen Käuferanteil schätzt. Eine derartige Schätzung liefert auch für Regionen Ergebnisse, für die eine zu geringe Anzahl von

Befragten vorliegt, um allein auf Grundlage der Befragungsergebnisse zu einem Käuferwert zu gelangen.

Das Ergebnis der Schätzung zeigt die Karte der so ermittelten klassifizierten Käuferanteile. Zur weiteren Veranschaulichung haben wir den von infas und infas 360 im Jahr 2017 erstellten und seitdem fortgeschrieben ÖPNV-Index sowie eine Kaufkraftkarte daneben gestellt. Bezogen auf das 9-Euro-Ticket sind hier die Rolle der größeren Städte klar erkennbar, aber eben auch die durchaus nicht gering zu schätzende Nachfrage außerhalb der Ballungsräume.

### Mindestens einmaliger 9-Euro-Ticketkauf nach Regionstypen Angaben in Prozent







## Methodenbox 2 Vorgehen bei der Regionalisierung der Befragungsergebnisse zum 9-Euro-Ticket

Belastbare kleinräumige Daten zur Ticket-Nutzung gab es bislang nicht. Auf Basis ihrer gemeinsamen Befragungen im August 2022 haben infas und infas 360 nun den Käufer-Anteil auf Kreisebene regionalisiert. Möglich wird dies durch die innovative Kombination aus Blended Calibration und der Einbindung von mikrogeografischen Merkmalen.

Da infas und infas 360 gleiche Fragen gestellt haben, lässt sich durch Zusammenführung und Kalibrierung der Samples eine repräsentative Abschätzung der Kaufquote auf Bundeslandebene erzielen. Zur Generierung des Gesamtsamples wurden die bevölkerungsrepräsentativen zufallsbasierten August-Samples aus den Dual-Frame-Telefoninterviews von infas mit 1.000 Befragten sowie das Non-Probability-Sample aus der regional quotierten Online-Befragung von infas 360 mit 10.250 Befragten herangezogen. Durch die Gewichtung der Befragungsdaten über sozioökonomische und regionale Merkmale sowie über Nutzungshäufigkeiten von Telekommunikationsgeräten und sozialen Medien erhält man ein „Blended Sample“ mit Informationen zu rund

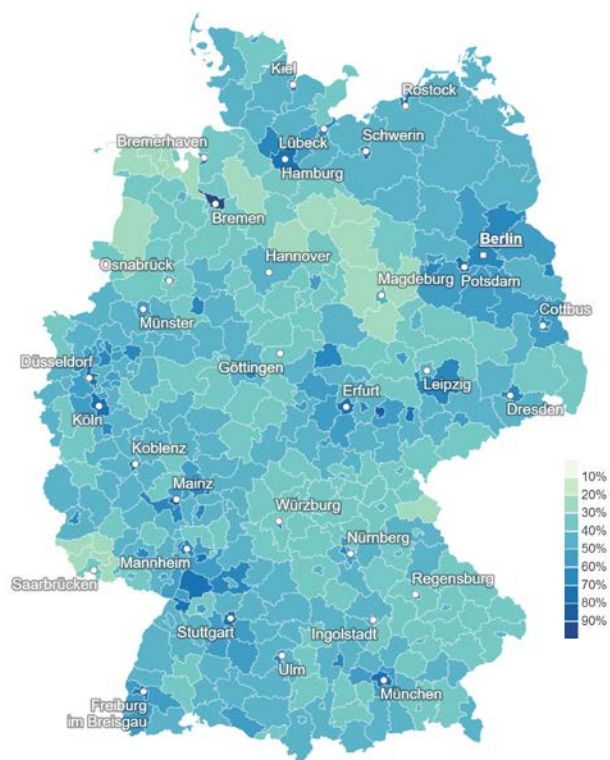
11.000 Personen ab 18 Jahren, das erwartungstreue Schätzer liefert. Im Ergebnis steht ein repräsentativer Anteil je Bundesland zur Verfügung, der wiederum die Basis für eine weitere feinräumigere Regionalisierung bildet.

Die Berechnung erfolgt über ein multivariates Schätzmodell. Hierfür wird die Online-Stichprobe über die geocodierten Wohnadressen der Befragten, die diese im Rahmen der Befragung freiwillig angeben, mit mikrogeografischen Merkmalen aus der infas 360 Datenbank angereichert. Das Portfolio von infas 360 umfasst Daten zu allen 23 Mio. Adressen in Deutschland und beinhaltet Informationen auf verschiedenen räumlichen Ebenen, von der Adresse selbst, über den Siedlungsblock und den Ortsteil bis hin zu den politisch-administrativen Ebenen der Gemeinden und Kreise mit Kennziffern aus überwiegend amtlicher Quelle. Hinzu kommt eine Einstufung der jeweiligen ÖPNV-Qualität.

Über die angereicherten Merkmale wird für die binäre Variable „Kauf ja vs. nein“ ein logistisches Regressionsmodell aufgestellt und anschließend bundesweit und flächendeckend auf alle 19 Mio. Adressen mit Privathaushalten übertragen. In das Modell eingeflossen sind neben soziodemografischen Kennziffern und Siedlungsstrukturmerkmalen insbesondere Informationen zur ÖPNV-Infrastruktur sowie zur Kaufkraft.

### Erwerb des 9-Euro-Tickets

Anteil der ab-18-Jährigen, die mindestens einmal das 9-Euro-Ticket gekauft haben.



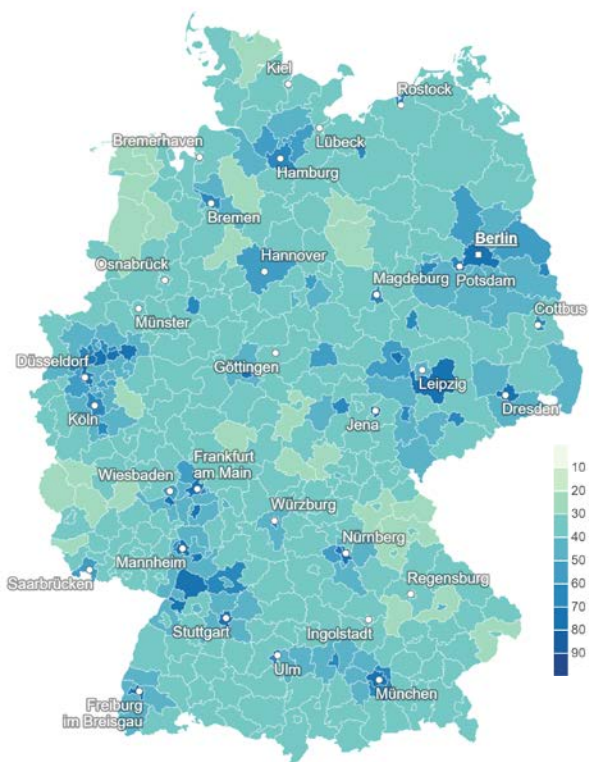
Die Karte stellt das Ergebnis von Schätzungen des Käuferanteils dar (mindestens in einem Monat ein 9-Euro-Ticket gekauft). Hierzu wurde ein Small-Area-Modell verwendet. Grundlage für die Schätzungen sind 1.045 telefonische Interviews in einer Dual-Frame-Zufallsstichprobe sowie weitere 10.250 Interviews in einem Online-Access-Panel. Beide Quellen wurden über das Verfahren der Blended Calibration zusammengeführt und mit Strukturmerkmalen der betrachteten Gebietseinheiten in Beziehung gesetzt. Dieses Schätzergebnis sollte mit einem Fehlerspielraum von +/- drei Prozent interpretiert werden.

Datengrundlage: ifas 360 GmbH (2022): Dual-Frame-Befragung im August sowie ifas 360 CASA-Monitor-Fälle im August, gemeinsames n = 11.295. Zusammenführung und Gewichtung mittels Blended Calibration.



### ÖPNV-Index

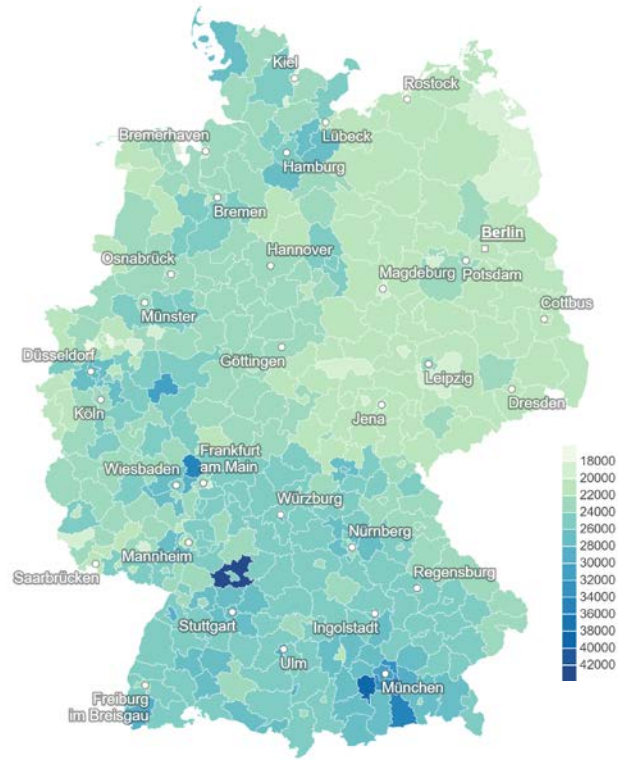
Durchschnittlicher Index zur Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel (0 bis 100 Indexpunkte)



Datengrundlage und Konzept: infas 360 GmbH 2022.

### Kaufkraft

Durchschnittliche Kaufkraft pro Einwohner und Jahr in EUR



Datengrundlage und Konzept: infas 360 GmbH 2022.

Für den ein oder anderen mag dieses Ergebnis vielleicht verwunderlich klingen, doch in jedem Landkreis hat mindestens etwas mehr als ein Fünftel der regionalen Bevölkerung das 9-Euro-Ticket mindestens in einem Monat gekauft. Auffällig sind dabei die dünn besiedelten Regionen Mecklenburg-Vorpommerns, in denen der Anteil stets bei über 40 Prozent liegt. Sie liegen anders als brandenbur-

gische, sächsische oder andere ostdeutsche Regionen weitab von Ballungsräumen mit gutem ÖPNV-Angebot. Möglicherweise spielt hier das Argument der zeitweisen finanziellen Entlastung eine Rolle. Und oft liegt die Einstiegshürde tief, da das Ticket sich bereits bei relativ kurzen regionalen Strecken selbst bei einer einzigen oder nur wenigen Fahrten amortisiert.

## Exkurs: Experteneinschätzungen zur Erweiterung der Perspektive

### MEINUNGSBILD 9-EURO-TICKET – UND DANACH

Das 9-Euro-Ticket und seine möglichen Folgewirkungen war und ist auch in der Landschaft der Mobilitätsexpertinnen und -experten ein vieldiskutiertes Thema. Dabei ist vor allem die Frage nach dem interessant, was bleibt. Dazu liefert dieser Report erste empirisch abgesicherte Ergebnisse. Aber auch diese Zahlen können unterschiedlich bewertet werden. War das Ticket nun ein wirklicher Meilenstein, ein gut gemeintes Strohfeuer oder trotz allem der falsche Weg? Uns hat interessiert, wie die Situation eingeschätzt wird. Wir haben unsere Ergebnisse daher einem kleinen Kreis aus unserem Netzwerk vorab zur Verfügung gestellt und um eine Einschätzung gebeten. Lesen Sie in unserem Exkurs, welche Antworten wir erhalten haben. Selbstverständlich erheben diese keinen Anspruch auf Vollständigkeit und es sind an anderer Stelle weitere Stimmen vernehmbar. Doch im besten Fall regen sie die weitere Diskussion an.

Wir danken allen Beteiligten für ihren Beitrag.



DR.-ING. WULF-HOLGER ARNDT,  
BEREICHSLEITER „MOBILITÄT UND RAUM“,  
ZENTRUM TECHNIK UND GESELLSCHAFT,  
TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Nichts ist wie vorher! Das 9-Euro-Ticket hat nachhaltigen Eindruck hinterlassen. Die verkehrlichen und politischen Langfristeffekte des 9-Euro-Tickets-Experiments sind entscheidend. Ein nicht unbeachtlicher Teil der Autofahrer hat teilweise erstmalig ÖPNV-Erfahrungen gesammelt. Das ist enorm wichtig, weil so Mobilitätsroutinen („Auto im Kopf“) aufgeweicht werden. Außerdem war zu sehen, dass bei allen Unzulänglichkeiten das ÖPNV-System nicht zusammenbricht, wenn zum Niedrigpreis viel mehr Menschen fahren. Auch scheinen die Menschen – entgegen den Warnungen einiger – bei einem Niedrigtarif nicht sinnlos in der Gegend herumzufahren (auch Fahrten von Punks nach Sylt repräsentieren einen originären Bedarf) und Busse als mobile Schlafstätten zu missbrauchen.

Ein landesweiter Niedrigtarif ist machbar und damit ein Nulltarif wahrscheinlich umsetzbar. Damit wäre der ÖPNV für jeden einfach und ohne Preisbarrieren nutzbar – eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrswende neben einem massiven Ausbau des ÖPNV und Restriktionen für den MIV.



**ANNA-THERESA KORBUTT,  
GESCHÄFTSFÜHRERIN DES HAMBURGER  
VERKEHRSVERBUNDES**

„Aus der Perspektive des hvv war das 9-Euro-Ticket in mehrfacher Hinsicht ein Erfolg: Es hat Verbraucher unmittelbar und für alle transparent entlastet, die soziale Teilhabe erhöht, einen dringend notwendigen Nachfrageschub für den ÖPNV ausgelöst und dazu geführt, dass eine signifikante Verkehrsverlagerung vom Pkw zu Bussen und Bahnen stattgefunden hat. Daher ist das Ticket ein Ansatzpunkt in Richtung der vielzitierten, aber bisher kaum praktizierten Verkehrswende.

Seit September haben sich die Fahrgastzahlen wieder auf dem Niveau des Frühjahrs eingependelt. Das zeigen auch unsere eigenen Erhebungen. Vor diesem Hintergrund ist es umso wichtiger, mit einem Nachfolge-Angebot die Sympathien für die Branche und die Chancen zur Aktivierung von Fahrgästen und zur Beschleunigung der Verkehrswende schnell zu nutzen. Dazu muss das Deutschlandticket möglichst kundenfreundlich ausgestaltet werden.“



**PROF. DR. ANDREAS KNIE,  
SOZIALWISSENSCHAFTLER UND  
MOBILITÄTSFORSCHER AM WISSENSCHAFTS-  
ZENTRUM BERLIN FÜR SOZIALFORSCHUNG**

Die bisherigen Bund-Länder-Auseinandersetzungen haben gezeigt, dass keiner der Beteiligten schnellen Umsetzungsdruck hinsichtlich einer raschen Einführung des 49-Euro-Tickets verspürt. Vielmehr wird die Weiterentwicklung des 9-Euro-Tickets in Geiselhaft genommen, um nochmals grundsätzlich über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (ÖVs) nachzudenken.

Zu einem attraktiven ÖV-Angebot gehört selbstverständlich nicht nur ein günstiger Preis und eine einfache Bedienbarkeit. Mehr als vier Fünftel der Befragten gaben an, dass ein Ausbau des Angebots mit höheren Frequenzen und besseren Verfügbarkeiten die Attraktivität deutlich verbessern würde.

Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass die Akzeptanz in der Bevölkerung grundsätzlich vorhanden ist. Die wohl nachhaltigste Folge des 9-Euro-Tickets ist daher das zunehmende Unverständnis der Bevölkerung, warum der ÖV so sein muss, wie er ist. Eine Änderung an Haupt und Gliedern ist daher keine Option, sie ist eine Bedingung für den Fortbestand.

## JUNG ODER ALT, ARM ODER REICH – WER KAUFTE DAS 9-EURO-TICKET?

Wie auch bezogen auf den Modal Split lässt sich die Käuferschaft des 9-Euro-Tickets weiter differenzieren. Dies folgt auch mit Blick auf die Potenziale für ein Deutschlandticket als Nachfolger im Mobilitätsreport 08, dessen Erscheinen für Mitte 2023 geplant ist.

An dieser Stelle soll jedoch bereits auf Alters- und Wohlstandseffekte hingewiesen werden. In puncto Alter ist wie bei den regionalen Unterschieden eine „Lücke“ zu erkennen, die je nach Perspektive unterschiedlich bewertet werden kann. Während junge Leute unter 30 Jahre das Ticket stets zu rund 60 Prozent kauften, waren es bei den älteren Befragten 65plus nur noch rund 25 Prozent. Nach unserer Einschätzung sind allerdings auch Käuferanteile von einem Viertel beachtlich und taugen keineswegs für eine Einstufung als Misserfolg.

Aufschlussreich ist erneut die Kaufaufteilung unter den unterschiedlichen ökonomischen Haushaltskategorien. Bei diesem Fokus lässt sich erkennen, dass mit 48 Prozent fast so gut wie jede zweite Person aus der unteren Statusgruppe das 9-Euro-Ticket mindestens einmal gekauft hat. Befragte mit hohem diesbezüglichem Status haben mit durchschnittlich 44 Prozent das Ticket fast genauso häufig erworben. Im Personenkreis der mittleren ökonomischen Statusgruppe war es im Durchschnitt lediglich etwas mehr als jeder Fünfte. Das günstige Angebot hat also die Zielgruppe der schwächer Situierten, aber auch die übrige Bevölkerung erreicht. Dabei wurde das Ticket mehrheitlich gezielt gekauft. Der Zugang bestand also nur zu einem kleineren Teil in der einer zeitweilig umgetauschten, ohnehin vorhandenen Monats- oder Jahreskarte. Dies gilt insbesondere für Befragte in mittleren und hohen Altersgruppen, die in der Regel eine höhere Pkw-Verfügbarkeit und eine schlechtere ÖPNV-Durchdringung kennzeichnet.

Über diese Teilergebnisse hinaus liefern unsere Befragungen weitere Resultate, etwa zu soziodemographischen Hintergründen und zu Einstellungen gegenüber dem 9-Euro-Ticket. Unter dem Titel „Überraschend einfach“ haben wir uns diesen bereits im vorangehenden Mobilitätsreport gewidmet, der Anfang September 2022 erschienen ist<sup>1</sup>.

## WAS BLEIBT ÜBRIG UND WELCHE ERWARTUNGEN WURDEN GEWECKT?

Die dort dargestellte Meinungsbilanz fiel positiv aus. In Ausgabe 06 „Überraschend einfach“ haben wir gezeigt, dass die meisten Bundesbürger das Ticket begrüßt haben und sich eine Fortführung wünschen. Nur eine kleine Gruppe von weniger als einem Fünftel war skeptisch, vor allem mit der Forderung im Hintergrund, zunächst ein adäquates Angebot zu schaffen und erst dann über Preismaßnahmen nachzudenken.

Doch wir haben auch direkt gefragt. Interessant ist dabei die Gruppe, die sich aktiv für das Ticket entschieden hatte und nicht über eine vorübergehende Umwandlung einer bestehenden Zeitkarte zu diesem Angebot gelangt ist.

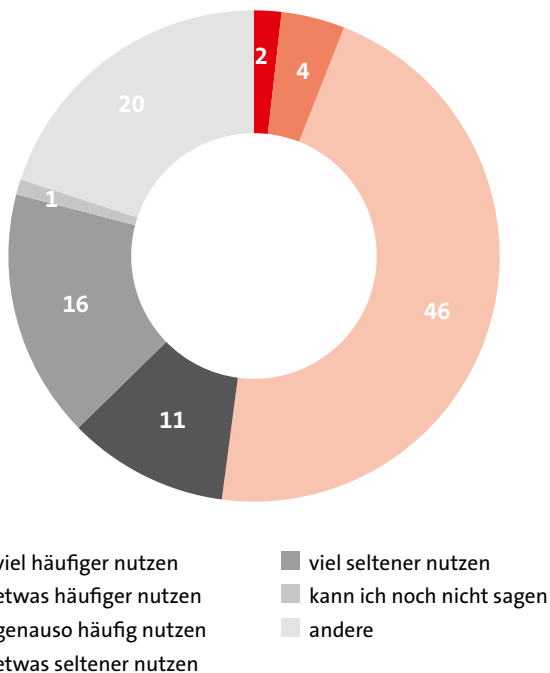
Diese echte Kundengruppe hat ihre zukünftige ÖPNV-Nutzungsintensität nach Ablauf des 9-Euro-Tickets auf interessante Weise eingeschätzt:

- 46 Prozent gaben an, den ÖPNV in etwa gleich häufig nutzen zu wollen.
- In sechs Prozent der Fälle beabsichtigen die Käufer eine künftig insgesamt häufigere Nutzung von Bus und Bahn.
- 27 Prozent wollen summa summarum nach Ablauf des Angebots wieder seltener oder vielleicht auch gar nicht erneut mit dem ÖPNV unterwegs sein.

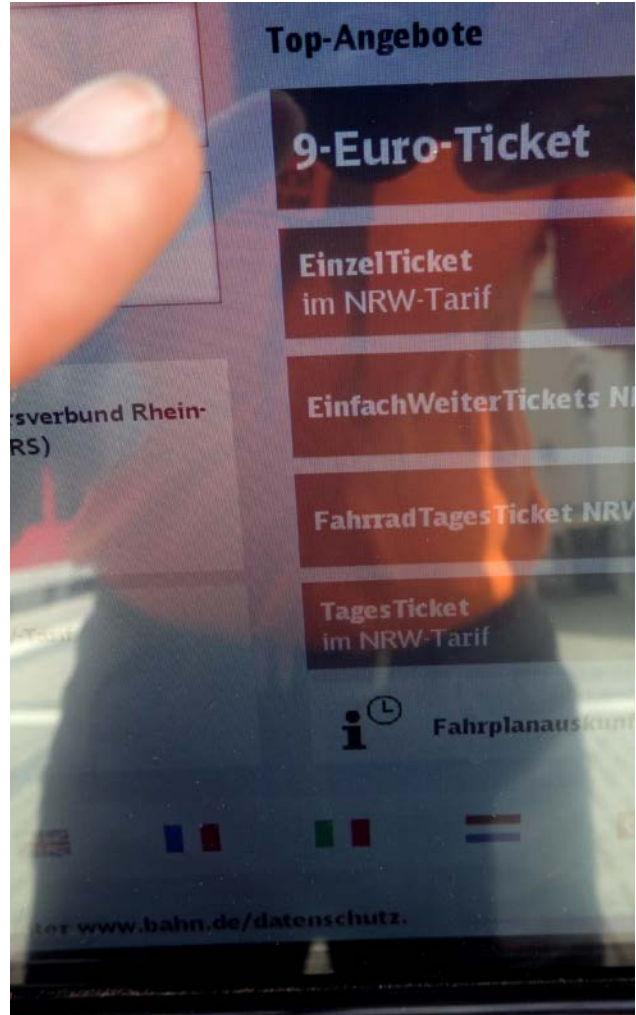
<sup>1</sup> Dieser Report 06 ist online abrufbar unter: [www.infas.de/wp-content/uploads/2022/10/infas\\_Mobilitaetsreport\\_06\\_7608\\_20220923.pdf](http://www.infas.de/wp-content/uploads/2022/10/infas_Mobilitaetsreport_06_7608_20220923.pdf)

Diese Verteilung legt nahe, dass ein kleiner Effekt übrig bleibt. Dies hat auch die vorne vorgestellte Modal-Split-Zeitreihe mit ihren Werten aus dem September 2022 nahegelegt. Aber dieser Effekt ist klein und es ist ungewiss, ob der im September geäußerten Absicht dauerhafte weitere Taten folgen, also eine intensivere ÖPNV-Nutzung. Doch immerhin hat die 9-Euro-Phase möglicherweise manche oder manchen zum längeren Probieren animiert. Ein echter Durchbruch ist es jedoch nicht – und sollte es auch nicht sein, denn das Ticket war als vorübergehende Kostenentlastung gedacht, nicht unbedingt als dauerhafter ÖPNV-Einstieg.

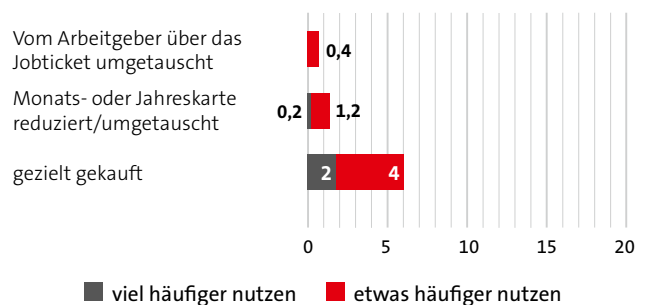
**Erwartete eigene Nutzung des ÖPNVs nach Ablauf der 9-Euro-Ticket-Phase (im freien Verkauf erworben)**  
 Angaben in Prozent



Frage: „Und wie häufig nutzen Sie nun Bus und Bahn nach Ablauf des 9-Euro-Tickets im Vergleich zu der Zeit, bevor es das 9-Euro-Ticket gab? Nutzen Sie Bus und Bahn nun ...“.  
 Frage: „Hatten Sie das 9-Euro-Ticket gezielt gekauft oder wurde Ihre ohnehin vorhandene Jahres- oder Monatskarte von dem Anbieter umgetauscht bzw. für diese Zeit im Preis reduziert?“.  
 Datengrundlage: infas (2022): Telefonische Ad-hoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren ab August. Teilgruppe n = 401, Fehlerspielraum +/- zwei Prozent.



**Bezug des 9-Euro-Tickets und ÖPNV-Nutzung in dieser Phase:**  
 Angaben in Prozent



Frage: „Und wie häufig nutzen Sie nun Bus und Bahn nach Ablauf des 9-Euro-Tickets im Vergleich zu der Zeit, bevor es das 9-Euro-Ticket gab? Nutzen Sie Bus und Bahn nun ...“.  
 Frage: „Hatten Sie das 9-Euro-Ticket gezielt gekauft oder wurde Ihre ohnehin vorhandene Jahres- oder Monatskarte von dem Anbieter umgetauscht bzw. für diese Zeit im Preis reduziert?“.  
 Datengrundlage: infas (2022): Telefonische Adhoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren ab August. Teilgruppe n = 439, Fehlerspielraum +/- zwei Prozent.

## DEUTSCHLAND FÜR 49,- EURO IM MONAT – DIE RICHTIGE ENTSCHEIDUNG?

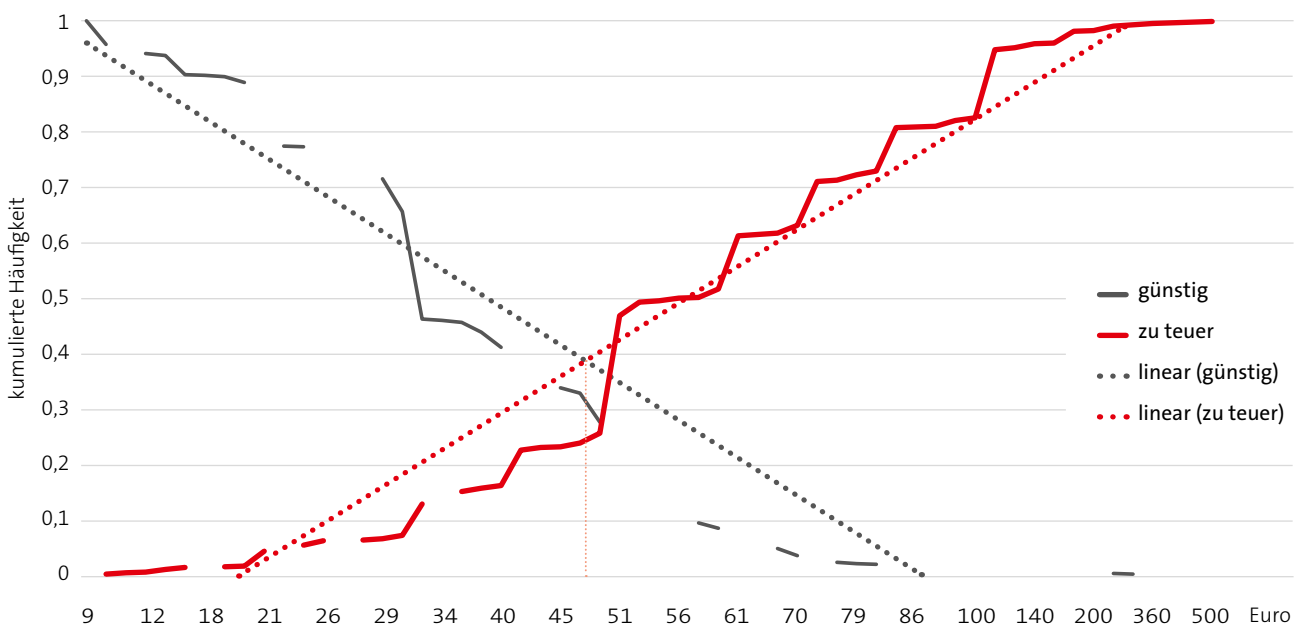
So wird eine andere Frage interessant: Was erwartet sich der Bundesbürger als Nachfolge und wie steht vor diesem Hintergrund das inzwischen beschlossene Deutschlandticket zum Monatspreis von 49,- Euro dar? Dass es unbedingt ein Folgeticket geben müsse, forderten im August drei von vier Befragten. Und auch im September änderte sich dies nicht wesentlich. Es besteht also eine deutliche Erwartungshaltung. Dies lässt sich nicht nur für das Ticket an sich, sondern auch für die Preiserwartung konstatieren.

Die entsprechende Abbildung zeigt, im Hinblick auf eine mögliche Anschlusslösung an das 9-Euro-Ticket, einen für die Befragten als günstig empfundenen monatlichen Ticketpreis (blau) sowie den als zu teuer empfundenen Betrag, den die Befragten nicht mehr bereit wären zu zahlen (rot). Der Schnittpunkt beider Graphen liegt demnach bei rund 49,- Euro und kennzeichnet gemäß der Van-Westendorp-Methode die Preisobergrenze. Dies bedeutet, dass die Befragten maximal 49,- Euro bereit sind zu bezahlen, einen niedrigeren Preis jedoch durchaus präferieren würden. Der Mittelwert der abgefragten Preisvorstellungen bestätigt diese Einschätzung. Er liegt bei rund 39,- Euro, also unter der 50-Euro-Schwelle, bis zu der 50 Prozent mit dem Preis gerade so einverstanden wären.

denen monatlichen Ticketpreis (blau) sowie den als zu teuer empfundenen Betrag, den die Befragten nicht mehr bereit wären zu zahlen (rot). Der Schnittpunkt beider Graphen liegt demnach bei rund 49,- Euro und kennzeichnet gemäß der Van-Westendorp-Methode die Preisobergrenze. Dies bedeutet, dass die Befragten maximal 49,- Euro bereit sind zu bezahlen, einen niedrigeren Preis jedoch durchaus präferieren würden. Der Mittelwert der abgefragten Preisvorstellungen bestätigt diese Einschätzung. Er liegt bei rund 39,- Euro, also unter der 50-Euro-Schwelle, bis zu der 50 Prozent mit dem Preis gerade so einverstanden wären.

So gesehen orientiert sich die Entscheidung für ein 49-Euro-Deutschlandticket an der oberen Schwelle. Das ist vertretbar und oft noch eine deutliche Vergünstigung gegenüber dem jetzigen Preisniveau,

### Preissensitivitäten: Frage zu Anschlusslösung inkl. Preissensibilität Agaben in Prozent



Frage: „Angenommen, es würde dauerhaft ein ähnliches Angebot wie das 9-Euro-Ticket eingeführt – also ein Ticket, mit dem Sie in ganz Deutschland den öffentlichen Nahverkehr nutzen können. Was wäre für Sie persönlich ein guter monatlicher Preis für so ein Ticket?“ Frage: „Und ab welchem Betrag pro Monat wäre Ihnen ein solches Ticket zu teuer?“  
Datengrundlage: infas (2022): infas Mehrthemenbefragung; Telefonische Adhoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren ab August. n = 1.000.



lässt aber die soziale Komponente außer Acht. Soll dies im Auge behalten werden, sind für bestimmte Gruppen weitere Vergünstigen erforderlich, etwa in Form von reduzierten Sozialtickets. In unserem zurückliegenden Report konnten wir zeigen, dass in dem besonders günstigen Preis nicht unerhebliche Teilhabechancen liegen. So werden für ökonomisch benachteiligte Gruppen manche Aktivitäten einfacher zugänglich, die sich Wohlhabendere im Alltag selbstverständlich und ohne Not leisten.

### PREIS, VERFÜGBARKEIT ODER SERVICE – WAS ENTSCHIEDET ÜBER DIE ÖPNV-NUTZUNG?

Es bleibt die Frage: Preis oder Leistung. Die Untersuchungen zu Pro- und Contra-Nutzungsargumenten gegenüber dem ÖV sind mehr als zahlreich. Preis, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Service und Komfort geben sich dabei je nach Zugang und Zielgruppen die Hand. In der Mobicor-Welle 4 haben wir uns dem Thema einmal etwas anders gewidmet und in Anlehnung an die Produktmarktforschung eine Art einfachen „Markenkanal“ ermittelt. Dazu haben wir gefragt, wie gut man sich mit dem ÖPNV auskennt, ob man dessen Angebot in Erwägung zieht, ob es überhaupt für die individuellen Wegeziele akzeptabel ist und wie es um Komfort und Service steht. Das in der Abbildung dargestellte Ergebnis soll einen kleinen Beitrag zur Einordnung unterschiedlicher Leistungsdimensionen bieten.

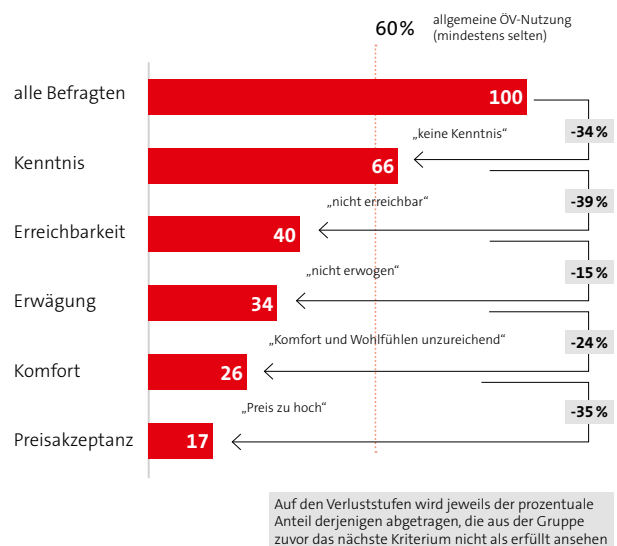
Es wird deutlich, dass bereits die Kenntnis um die Angebote und Zugänge zum ÖPNV eine große Hürde darstellt und ein Drittel der Befragten bereits hier verloren gehen – unabhängig davon, wo die Gründe für diese Nicht-Kennntnis liegen. Einen ähnlichen Verlustumfang weist die nächste Stufe auf. So verbleiben nur 40 Prozent der Befragten, die sich im ÖPNV auskennen und ihre Ziele als „öffentlich“ erreichbar einstufen. Von diesen ziehen den ÖPNV bei ihren Verkehrsmittelwahlentscheidungen 15 Prozent gar nicht mit ein. Von den verbleibenden Personen sehen einige ihren Komfortan-

spruch nicht erfüllt. Und zuletzt akzeptiert wieder ein Drittel der bis dahin noch Verbliebenen, für die also der ÖPNV ein attraktives Angebot wäre, die aktuelle Fahrpreishöhe jedoch nicht.

Diese Darstellung idealisiert selbstverständlich doch die tatsächlichen Entscheidungen verlaufen oft pragmatisch oder mangels Alternative anders, aber sie vermittelt doch einen Eindruck der Zugangsbarrieren. Dabei erweisen sich die Erreichbarkeitsmerkmale (allgemeines Wissen, Liniennetz und Takt) sowie der Preis als recht gleichrangige Hindernisse. Vor diesem Hintergrund ist das 9-Euro-Experiment nicht so unvernünftig wie zu Beginn diskutiert. Der Preis für sich genommen kann ein Hebel sein.

#### Preis oder Leistungsdimension? Zugangsbarrieren zum ÖPNV

Angaben in Prozent



Datengrundlage: WZB und infas (2022): Mobicor-Welle 4, September 2022, telefonische Adhoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren, n = 1.112.

## Blick über den Befragungs-Teller- rand: Floating Car Data, CO<sub>2</sub>-Fuß- abdrücke und weitere Einblicke

Unsere Befragungsergebnisse zeichnen ein positives Bild des 9-Euro-Tickets. Es hat sich großer Beliebtheit erfreut, war ein sozialpolitisches Instrument, wenn auch von sehr kurzer Dauer, und es hat gezeigt, dass Bus- und Bahnfahrten durchaus neue Fahrgäste locken kann, wenn der Preis attraktiv ist und kein Verirren im berüchtigten Tarifiedschungel mehr droht. Es bleibt aber die dringende Notwendigkeit eines deutlichen Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur, wenn der ÖPNV das oft beschworene Rückgrat einer Verkehrswende sein soll. Dies wird weder durch Fahrradfahren noch durch Mobilitätsverzicht allein zu bewerkstelligen sein.

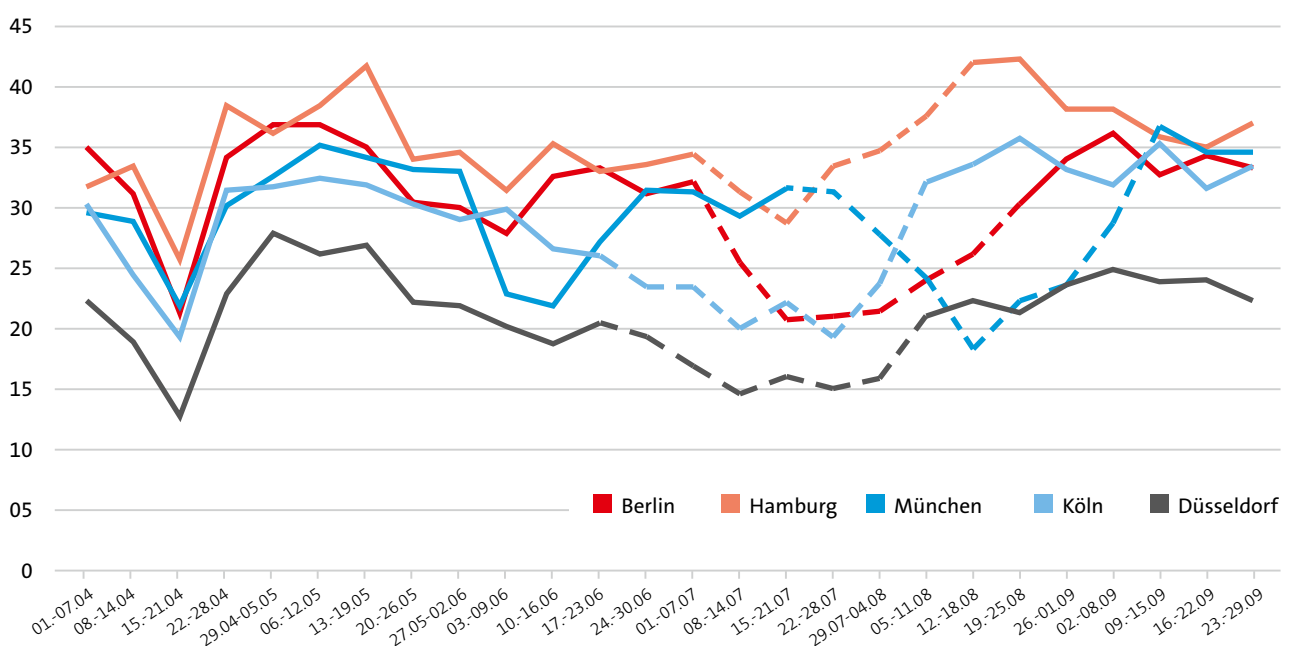
Vor diesem Hintergrund werden weitere Beobachtungen interessant, die dem Verkehr und den Wir-

kungen des Preiseingriffs mit anderen Methoden in die Karten sehen. Wir haben dazu in die Ergebniskisten von zwei unterschiedlichen Partnern geschaut.

### WAS ZEIGEN NAVIGATIONS- UND VERKEHRS- FLUSSDATEN IM AUTOVERKEHR? ERWEITERUNG MITTELS EXTERNER DATEN AUS FÜNF DEUTSCHEN GROSSSTÄDTEN

Einer dieser Partner ist der Kartierungsanbieter TomTom. Dessen Daten haben eine hohe Bedeutung, weil der Autoverkehr – trotz vieler anderer Sehnsüchte – weiterhin der stärkste Verkehrsektor bleiben wird. So richtet sich die Frage nach der Wirkung des 9-Euro-Tickets nicht nur auf Veränderungen innerhalb des ÖVs, sondern auch auf externe Wirkungen, die sich indirekt durch eine Verlagerung von Wegen zum ÖV ergeben. Die Befragungsergebnisse der Mobicor-Erhebung haben

**TomTom-Stauniveau im Wochendurchschnitt (MIV)**  
April bis September 2022 für ausgewählte Großstädte



Datengrundlage: Anonymisierte GPS-Messungen aus der Verkehrsdatenbank von TomTom

gezeigt, dass auch zahlreiche Autofahrten durch das 9-Euro-Ticket ersetzt wurden, ohne dass wir dies in der begrenzten Erhebung genauer quantifiziert haben.

An dieses Ergebnis schließt die Frage an, ob sich daraus Effekte auch für den Verkehrsfluss ergeben, insbesondere in verdichteten Räumen. Um dieser Frage nachzugehen, wurden Verkehrsdaten von TomTom in die Analysen einbezogen. Grundlage sind die GPS-Daten aus den portablen Navigationsgeräten als auch Daten von festverbauten Infotainment-Lösungen von TomTom-Automobilpartnern sowie von Smartphone-Apps. Weltweit steuern mehr als 600 Millionen anonymisierte, mobile Datenquellen GPS-Informationen zur Verkehrsdatenbank von TomTom bei. In Deutschland beträgt die Stichprobengröße rund 15 Prozent der gesamten Pkw-Flotte. Täglich legen diese mobilen Sensoren im Schnitt 3,5 Milliarden Kilometer an Fahrleistung zurück.

Auf diesen Verkehrsdaten setzen verschiedene Dienste auf, die die Verkehrssituation vor Ort genauer analysieren. Genutzt wird hier der Wert „Stauni-

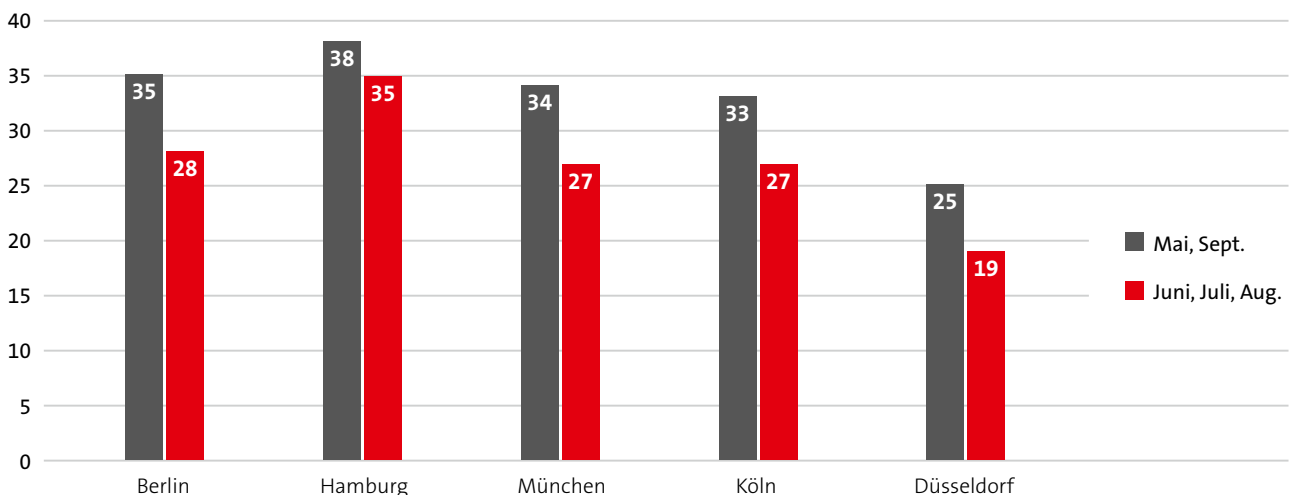
veau“. Das Stauniveau gibt an, um wie viel Prozent sich die gemessene Reisezeit gegenüber einer Fahrt ohne Verkehrsbehinderung (in der Regel eine nächtliche „Frei“-Fahrt) verlängert. Dabei werden von TomTom Fahrten auf innerstädtischen Straßen, Ein- und Ausfallstraßen sowie Ringstraßen und Autobahnen berücksichtigt. Durch eine Gewichtung nach der Anzahl der Messungen haben verkehrsreichere und für den Verkehr bedeutendere Straßen mehr Einfluss auf das Ergebnis des Stauniveaus als weniger stark frequentierte Straßen.

In den Analysen wurde das Stauniveau in den Städten Köln, Düsseldorf, München, Hamburg und Berlin im Zeitraum vom Anfang April 2022 bis Ende September 2022 täglich von 5 bis 22 Uhr betrachtet. Um die Veränderungen des Stauniveaus durch das 9-Euro-Ticket deutlich zu machen, wurden die beiden Monate vor und nach dem Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets in die Betrachtung einbezogen.

Die erste diesbezügliche Abbildung zeigt nun jeweils den Wochendurchschnitt des Stauniveaus im Zeitraum von April bis September. Gekennzeichnet

#### TomTom-Stauniveau im Monatsdurchschnitt April bis September 2022 für ausgewählte Großstädte (MIV)

Angaben in Prozent – Veränderungen gegenüber dem Freifluss-Modus (i.d.R. nachts) ohne verkehrsbedingte Verzögerungen



ist zudem der Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets vom Juni bis Ende August sowie der Zeitraum der Sommerferien im jeweiligen Bundesland der dargestellten Städte – als gestrichelter Abschnitt des Graphen.

Bei der Betrachtung des Stauniveaus lässt sich zu Beginn der Zeitreihe ein deutlicher Einbruch erkennen, der vermutlich durch die Osterfeiertage erklärt werden kann. Ein ähnlicher Rückgang lässt sich für die beiden Wochen Anfang Juni in München identifizieren, die auf die Pfingstferien zurückzuführen sind. Diese Sensitivität gegenüber Feiertagen und Ferienzeiten muss auch bei der Betrachtung der Wirkung des 9-Euro-Tickets beachtet werden, da dessen Gültigkeitszeitraum in die Sommerferienzeit fällt.

Wird der Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets betrachtet, zeigen sich für die fünf untersuchten Städte recht unterschiedliche Verläufe, die einen direkten Zusammenhang zwischen Ticketverfügbarkeit und Stauniveau verdecken. Während sich für Düsseldorf ein deutlicher Rückgang im Vergleich mit dem Vor- und Folgemonat des 9-Euro-Tickets ergibt, lässt sich dieser Verlauf für Köln nur in den ersten beiden Monaten beobachten. Im August steigt hier das Stauniveau deutlich über die Werte, die im April und Mai erzielt wurden. Ähnliche Verläufe zeigen sich in Hamburg und Berlin. In beiden Städten ist mit dem Ende der Ferienzeit ein deutlicher Anstieg des Stauniveaus zu beobachten, obwohl das 9-Ticket noch verfügbar ist.

Die zweite Abbildung dieses Abschnitts zeigt das durchschnittliche Stauniveau für Mai und September 2022 gegenüber dem Durchschnittswert für den Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets. Dabei lassen sich für jede Stadt deutliche Verringerungen feststellen.

Die Wirkung des 9-Euro-Tickets auf den Verkehrsfluss des MIVs lässt sich auch hier nur im Zusammenhang mit der Ferienzeit feststellen. Dabei ist

offen, ob sich die verkehrlichen Effekte des 9-Euro-Tickets und der Ferienzeit addieren oder ob sie sich gegenseitig verstärken und die günstigen Preise zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNVs für Ferienreisen geführt haben. Um hier mehr Klarheit zu gewinnen, können die Analysen fortgeführt und auch mit früheren Referenzjahren verknüpft werden. Wir werden versuchen, Mobicor entsprechend auszubauen und dafür Unterstützung zu gewinnen.

## DIE WELT DER MOBILFUNKDATEN & MEHR

Ein Puzzlestück dieser weiteren empirischen Absicherung kann auch die Auswertung von Mobilfunkdaten sein. Das Statistische Bundesamt (Destatis) hat in seinem Bereich der sogenannten „experimentellen Daten“ begonnen<sup>1</sup>. Die dort erarbeiteten Ergebnisse basieren auf Daten des Providers O<sub>2</sub>, mangels Verfügbarkeit fließen die Daten andere Anbieter jedoch nicht ein. Daraus ergeben sich vielfältige methodische Herausforderungen wie mögliche Selektivitäten oder kleinräumig unzureichende Abdeckungen. Auch sind Verkehrsmittelzuordnungen anspruchsvoll<sup>2</sup>.

Trotzdem liegt hier eine Datenquelle vor, die bei einer umfassenden empirischen Einschätzung des Verkehrsgeschehens genutzt werden sollte. Bezogen auf das 9-Euro-Ticket zeigen die dort vorgestellten Daten in der hier zitierten dortigen Abbildung für die Ticketphase einen deutlichen Nachfrageanstieg im Schienenverkehr, decken sich also in der Tendenz mit allen in diesem Mobilitätsreport dargestellten Ergebnissen.

Darüber hinaus sind weitere Quellen verfügbar, die in einem umfassenden, methodenübergreifenden Mobilitätsreport zu nutzen wären. Ein Beispiel ist das auf bestimmte Straßentypen be-

1 Mehr unter: [www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html](http://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html)

2 Eine kritische Auseinandersetzung zu dieser Anwendung ist als WZB-Discussion Paper SP III 2021-601 verfügbar unter: <https://bibliothekwzb.eu/pdf/2021/iii21-601.pdf>

zogene Verkehrsbarometer der Bundesanstalt für Straßenverkehr (BASt)<sup>3</sup>. Ebenfalls zu nennen sind Floating-Car-Daten von Inrix<sup>4</sup> oder Bestandsdaten des Kraftfahrtbundesamts (KBA) zum Fahrzeugbestand. Wir werden uns daher um weitere Kooperationen und deren Finanzierung bemühen. Empfehlenswert erscheint uns eine abwägende Zusammenführung dieser und weitere Quellen in einem gemeinsamen wissenschaftlichen Rahmen als ein umfassendes empirisch ausgerichtetes, methodenübergreifendes Monitoring zur Mobilitätswende.

3 [www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html](http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer.html)

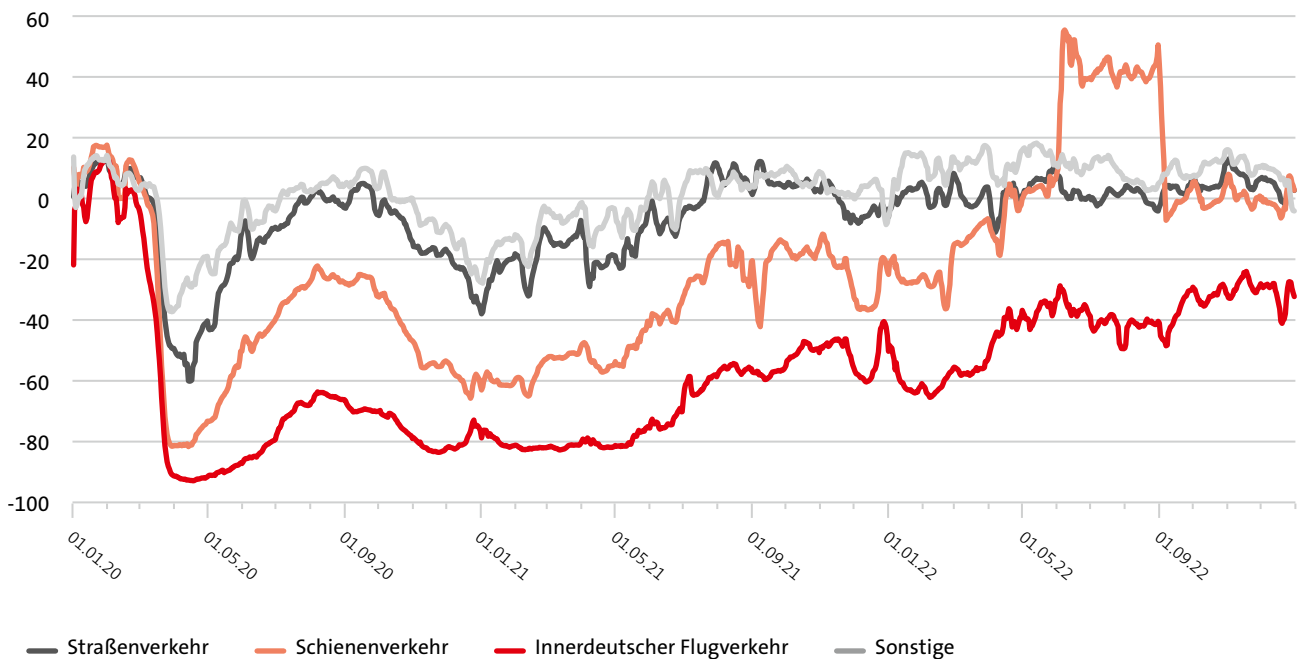
4 <https://inrix.com/press-releases/2019-traffic-scorecard-german/>

## DER ZAUBERWERT CO<sub>2</sub>

Neben dem Modal Split, zu dem die Befragungen Auskunft geben, etabliert sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Verkehrs zunehmend als wichtige Kenngröße. Die diesbezüglichen Werte stagnieren und rücken so mehr und mehr ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Zwar ist eine ganze Reihe weiterer Kennwerte verfügbar und deren Nutzung empfiehlt sich ebenfalls, doch soll hier ein Blick auf die verkehrsbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen genügen – operationalisiert an einer Messung pro Person und Tag und sich daraus ergebenden Monatssummen im Jahresvergleich 2021 und 2022.

Eine vorsichtige Annäherung an die aktuellen Werte während der 9-Euro-Ticket-Phase kombiniert mit entsprechenden Referenzwerten kann hier

### Veränderung der Mobilität nach Verkehrsträgern gegenüber 2019 Ab 30 km Distanz, in Prozent, 7-Tage-Durchschnitt



Hinweis: Für den 7-Tage-Durchschnitt werden nur die im 7-Tage-Fenster vorhandenen Daten zur Durchschnittsbildung berücksichtigt. Datenlücken entstehen i.d.R. aufgrund von technischen Problemen beim Mobilfunkanbieter. Quellen: Destatis Berechnung | © Teralytics  
Quelle: Berechnung des Statistischen Bundesamts (Destatis), 2023. [www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/\\_Interaktiv/mobilitaet-personenverkehr.html](http://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/_Interaktiv/mobilitaet-personenverkehr.html) [zuletzt geprüft: 02.02.2023]

zu weiteren Eindrücken verhelfen, die in eine Gesamtbilanz einfließen. Zusammen mit infas sowie in weiteren Projekten setzt Motiontag seit einiger Zeit eine Tracking-App ein, die Smartphone-basiert passiv über eine längere Zeit zurückgelegte Wege misst und die dabei benutzten Verkehrsmittel inzwischen mit hinreichender Genauigkeit detektiert. Die aktuellen Analysen basieren auf dem Tracking bei mehreren tausend Probanden, allerdings ohne Anspruch auf Repräsentativität. In früheren Mobilitätsreports haben wir bereits Ergebnisse bezogen auf Wege und Kilometer berichtet, nicht jedoch mit Blick auf die damit verbundene CO<sub>2</sub>-Messung.

Aus diesen Tracking-Daten mit Verknüpfung der Emissionswerte pro Verkehrsmittel nach dem Emissionsberechnungsmodell Transport Emission Model (TREMOD), lassen sich personenbezogen einige CO<sub>2</sub>-Statistiken ermitteln und grafisch aufbereiten<sup>5</sup>. So ist für die 9-Euro-Ticket-Monate Juni bis

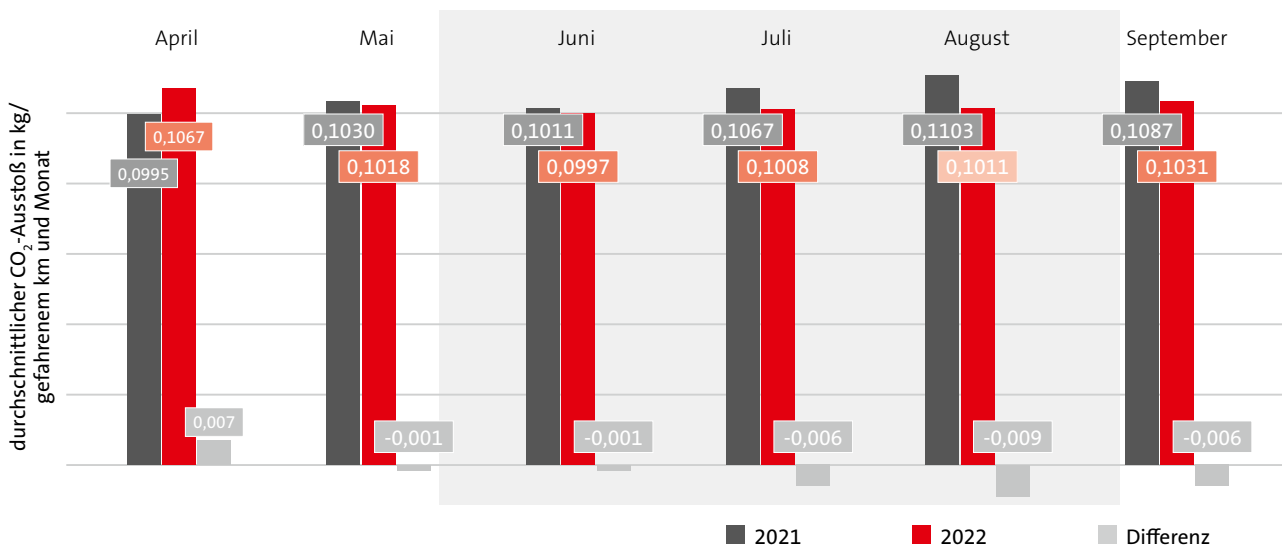
<sup>5</sup> Alle Nutzer waren zum Erhebungszeitraum registriert und lieferten Daten. Sie waren jedoch nicht immer in Bewegung.

August 2022 eine durchschnittliche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Vergleich zu 2021 i.H.v. -0,006 kg CO<sub>2</sub> pro zurückgelegtem Kilometer zu verzeichnen. Wünschenswert wäre auch hier das Referenzjahr 2019, doch solche Daten stehen aufgrund damals noch zu kleiner Samplegrößen nicht in zuverlässiger Form zur Verfügung.

In den Geltungsmonaten des 9-Euro-Tickets sind also geringfügige Rückgänge im Gesamtniveau zu verzeichnen. Wenn dies mit dem Mobicor-Befund verknüpft wird, dass 2021 das Mobilitätsniveau noch deutlich Corona-gebremster war als 2022 (etwa 2,7 Wege pro Tag und Person 2021 gegenüber 2,9 im Jahr 2022, auch mit 2021 geringeren Kilometerleistungen) ergeben sich daraus Indizien für eine leichte CO<sub>2</sub>-Reduktion im fraglichen Zeitraum. Das Niveau ist im Jahr 2022 generell wieder gestiegen, aber weniger in der 9-Euro-Phase, mit aller Vorsicht interpretiert.

Werden weiterführend die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person betrachtet, entsteht ein an-

### Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen im Personenverkehr (exklusive Luftverkehr) Angaben in kg pro gefahrenem km und Monat



Datengrundlage: Motiontag (2022). n in 2021 = 4.673 bis 12.310. n in 2022 = 8.726 bis 18.197, nicht repräsentatives Sammel-Sample aus verschiedenen Vorhaben.

deres Bild: Während die Emissionen im Juni 2022 fast um ein Drittel höher ausfielen als im selben Monat des Vorjahres, waren diese im darauffolgenden Monat um rund ein Fünftel höher als im Vorjahresmonat. Erst für August 2022 kennzeichnet sich hingegen ein leichter Emissionsrückgang von rund vier Prozent. Er schwächt sich im September wieder ab. Das Bild ist also widersprüchlich. Es sind Effekte erkennbar, aber sie sind mit diesen Daten nicht abzusichern und fallen relativ gering aus.

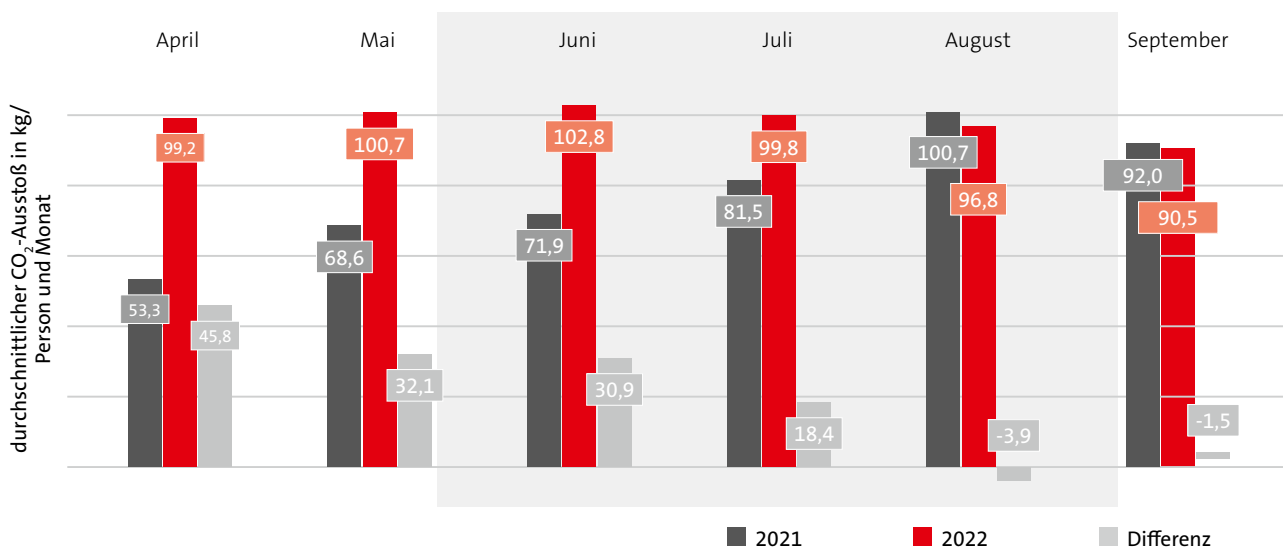
### WAS SAGEN ANDERE ZUM THEMA CO<sub>2</sub>-REDUKTION UND 9-EURO-TICKET?

Damit gewinnen weitere Quellen an Bedeutung. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) spricht von einem CO<sub>2</sub>-Äquivalent Einsparungseffekt von rund 1,8 Mio. t CO<sub>2</sub> im Aktionszeitraum<sup>6</sup>. Die VDV-eigene Berechnung fußt dabei auf umfassenden Befragungsdaten, die der Verband in Auftrag gegeben hat.

Bei genauerer Betrachtung der Forschungsparameter ergeben sich jedoch hinsichtlich der dort gezogenen CO<sub>2</sub>-Bilanz Fragezeichen. Vor allem wird pro verkauftem Ticket – überschlägig nachvollzogen – von einer durchschnittlichen Nutzungsintensität von etwa 40 Fahrten ausgegangen, was sich dem Wert einer üblichen Monatskarte annähert. Diese Annahme wäre jedoch zu belegen. Unsere eigenen Ergebnisse legen sehr viel niedrigere Nutzungsintensitäten von nur der Hälfte nahe, zumal viele Käuferinnen und Käufer nur wenige Fahrten mit dem Ticket unternommen haben und damit aber bereits den persönlichen Break-Even-Point erreicht hatten. Deckungsgleich mit unseren Ergebnissen ermittelt der VDV einen beachtlichen Anteil ersetzter Autofahrten von rund einem Zehntel der 9-Euro-Nutzungen, setzt diesen Teil aber geschätzt mit einer mittleren einfachen Entfernung von 50 Kilometern sehr hoch an. Die MiD-Werte 2017 führen für den ÖV einschließlich des innerdeutschen Flugverkehrs dagegen nur zu einem Kilometermittelwert von

<sup>6</sup> [www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx](http://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx)

### Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person im Personenverkehr (exklusive Luftverkehr) Angaben in kg pro Person und Monat



Datengrundlage: Motiontag (2022). n in 2021 = 4.673 bis 12.310. n in 2022 = 8.726 bis 18.197, nicht repräsentatives Sammel-Sample aus verschiedenen Vorhaben.

rund 23<sup>7</sup>. Diese Zahl erscheint uns als Schätzwert plausibler.

So würde sich für den VDV-Wert von 1,8 Mio. t eine zweifache Halbierung ergeben. Wenn dann noch berücksichtigt wird, dass nach unserem Ergebnis etwa ein Fünftel der 9-Ticket-Wege ohne dieses Angebot mit dem Fahrrad zurückgelegt worden wären, ergibt sich wiederum ein leichtes CO<sub>2</sub>-Plus, das dem Minus der eingesparten Autofahrten gegenübergestellt werden muss, aber in der VDV-Rechnung nach der verfügbaren Dokumentation offenbar unterbleibt. Ebenso werden ÖPNV- bzw. 9-Euro-Ticket induzierte Mehrfahrten,

die ansonsten ganz unterblieben wären, nicht für die Bemessungsgrundlage des Einsparungseffektes mit einbezogen.

So kommen wir unter dem Strich zu der Einschätzung, dass ein plausibler Wert eher im Bereich von 0,5 Mio. t oder sogar darunter liegen müsste – ohne dass wir mit unserem Daten den Anspruch erheben, dies genauer ermitteln zu können. Diese Einschätzung harmoniert wiederum deutlich eher mit Berechnungen des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung<sup>8</sup>. Das dortige Team kommt „nur“ auf einen Einsparungseffekt von 0,2 bis 0,7 Mio. t CO<sub>2</sub>.

7 Siehe MiD-Tabellenband, Tabelle W12 unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Tabellenband\\_Deutschland.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf)

8 vgl. RWI 2022: 12





## Was bleibt?

In jedem Fall hat das 9-Euro-Ticket einen positiven Beitrag geleistet und ein neues Licht auf den ÖPNV geworfen. Positiv zu verzeichnen ist das Stimmungsplus und der Nachweis, dass mit einer „guten Geschichte“ unter Umständen mehr zu erreichen ist als mit Verzichtsappellen und Einschränkungsnarrativen. Damit muss sich die Aufmerksamkeit sowohl auf das frisch geborene Nachfolgeangebot wie die generelle Stärkung des ÖPNVs richten – und auch darüber hinaus sind alle Beiträge zu einer Mobilitätswende wichtig. Weder das Fahrrad noch das Zufußgehen, das Car-Sharing oder andere neue Angebote auch nicht eine Antriebswende im Autoverkehr oder veränderte Nutzungsgewohnheiten in diesem größten Verkehrsmarkt werden allein genügen. Sie dürfen zudem nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern müssen Hand in Hand gestaltet werden.

## EINIGE WORT ZUM SCHLUSS – VOR DEM DEUTSCHLANDTICKET

Es gibt in der Bevölkerung Interesse an einer Verkehrswende und an Möglichkeiten außerhalb des Autoverkehrs. Dies zeigen die aktuellen Ergebnisse, auch wenn Veränderungen nur mühsam zu erspüren sind oder lange Zeit benötigen. Dieses Interesse muss vielfältiger, schneller und konsequenter unterstützt werden. Auch eine lange Debatte, ob im ÖPNV zuerst das Leitungsniveau gestärkt und dann der Preis in den Fokus genommen werden sollte – oder umgekehrt – wird hier nicht weiterhelfen. Ebenso ist politisches Handeln gefordert, dessen Mut nicht bei kurzzeitigen Modellversuchen aufhört oder sich in punktuellen, oft zu kleinteiligen Förderungen erschöpft.

Das Verkehrswenden-Marketing – sofern es ein solches überhaupt schon gibt – sollte dabei die Verzichts- und Zeigefinger-Aufrufe reduzieren und auf positive Effekte von Veränderungen setzen. Außerdem sollten diese in der Kommunikation mehr hervorgehoben werden als bisher. Dies schließt

restriktive Eingriffe wie reduzierte Pkw-Parkräume, eine Neuverteilung von Verkehrsflächen oder eine City-Maut beziehungsweise andere gezielte Verteuerungen des Autoverkehrs nicht aus, möglicherweise ganz im Gegenteil. Die Vorteile sind in erster Linie in einem Plus an Lebensqualität zu finden. Dazu zählt auch die tägliche Mobilität. Deren grundsätzliche Einschränkung ist in einem Wohlstandsumfeld vermutlich nicht erfolgversprechend.

Wir werden unseren Beitrag mit steter innovativer und engagierter Forschung beibehalten und weiter berichten. Bleiben Sie also unseren Mobilitätsreports treu und entdecken Sie die zurückliegenden Ausgaben. Arbeiten Sie mit an der Umsetzung der Forschungsergebnisse, denn in dieser Beziehung bleibt viel zu tun!

### ZUM WEITERLESEN

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2022): Hintergrundpapier - 6. DLR-Erhebung zu Mobilität & Corona, 9-Euro-Ticket und Senkungen der Kraftstoffpreise.

infas (2020-2022): Die Mobilitätsreports. [www.infas.de/forschung-mobilitaet/mobilitaetsreports/](http://www.infas.de/forschung-mobilitaet/mobilitaetsreports/) [zuletzt geprüft: 02.02.2023].

Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) 2022: Auswertung des Neun Euro Tickets – Vorläufige Ergebnisse. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)/Deutsche Bahn AG/DB Regio AG (2022): Deutschland steigt ein. Bericht zur bundesweiten Marktforschung Aktionszeitraum (sic!).

TomTom (2023): Germany traffic. [www.tomtom.com/traffic-index/germany-country-traffic/](http://www.tomtom.com/traffic-index/germany-country-traffic/) [zuletzt geprüft: 02.02.2023].

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) (2023): Das disruptive Neun-Euro-Ticket. <https://digitalemobilitaet.blog.wzb.eu/2023/01/09/das-disruptive-neun-euro-ticket/> [zuletzt geprüft: 02.02.2023].

---

## Kontakt

### **Justin Treutlein**

Junior-Projektleiter  
infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH  
Tel.: +49 (0)228 3822-545  
E-Mail: [j.treutlein@infas.de](mailto:j.treutlein@infas.de)

### **Marc Schelewsky**

Senior-Projektleiter  
infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH  
Tel.: +49 (0)228 3822-952  
E-Mail: [m.schelewsky@infas.de](mailto:m.schelewsky@infas.de)

### **Robert Follmer**

Bereichsleiter Verkehrs-  
und Regionalforschung  
infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH  
Tel.: +49 (0)228 3822-419  
E-Mail: [r.follmer@infas.de](mailto:r.follmer@infas.de)