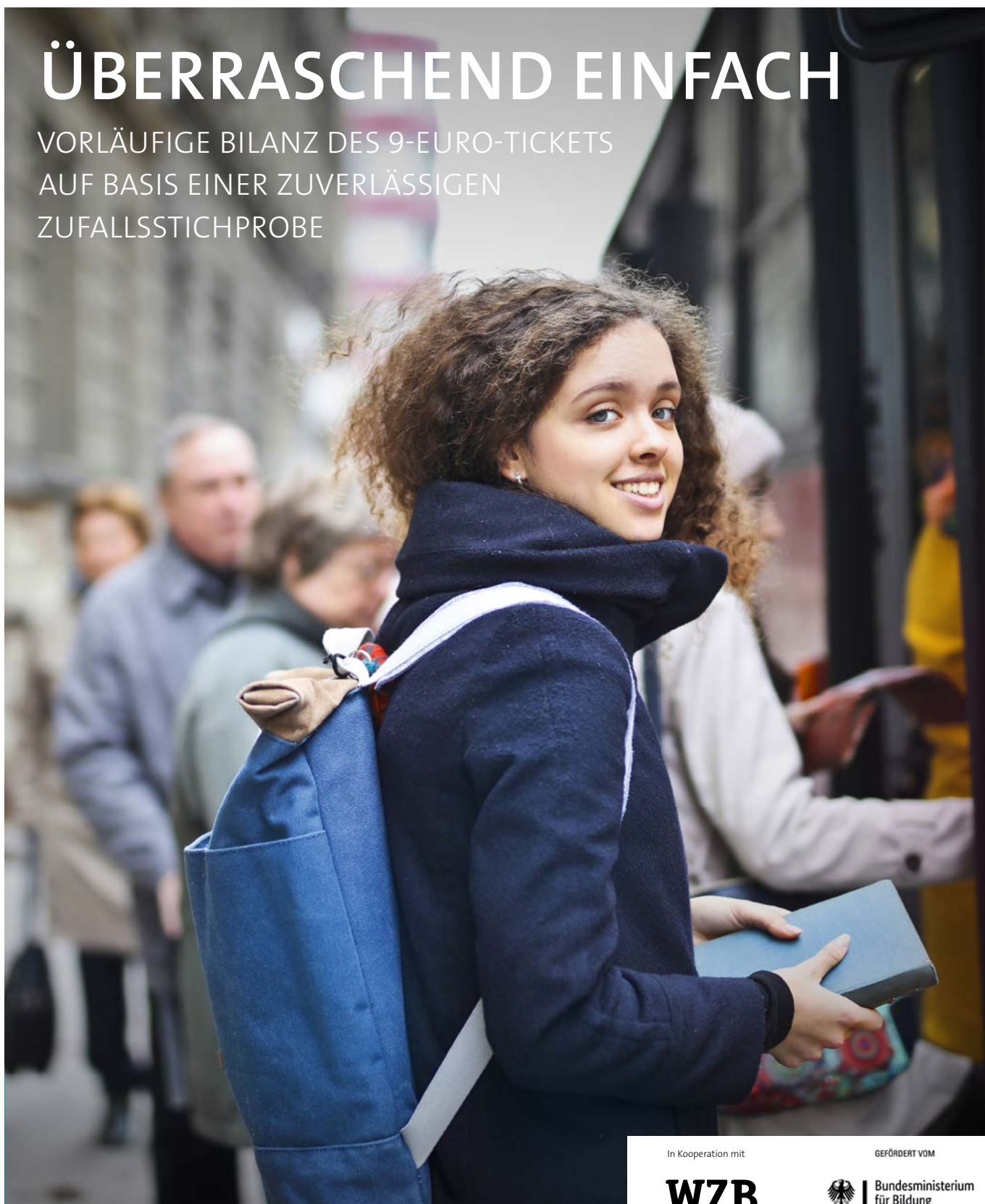


06

ÜBERRASCHEND EINFACH

VORLÄUFIGE BILANZ DES 9-EURO-TICKETS
AUF BASIS EINER ZUVERLÄSSIGEN
ZUFALLSSTICHPROBE



In Kooperation mit

WZB

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Projekt:

7331 – MOBICOR
Bonn, August 2022

Text: Robert Follmer (infas)
Layout und Grafik: Mischa Frank, Lea van Nek

Dieses Forschungs- und Entwicklungsprojekt wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und vom DLR Projektträger betreut. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin / beim Autor.

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert: Mobilitätsreport 06, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung August 2022, Ausgabe 01.09.2022, Bonn

Kurzform:

infas (2022): Mobilitätsreport 06, Bonn.

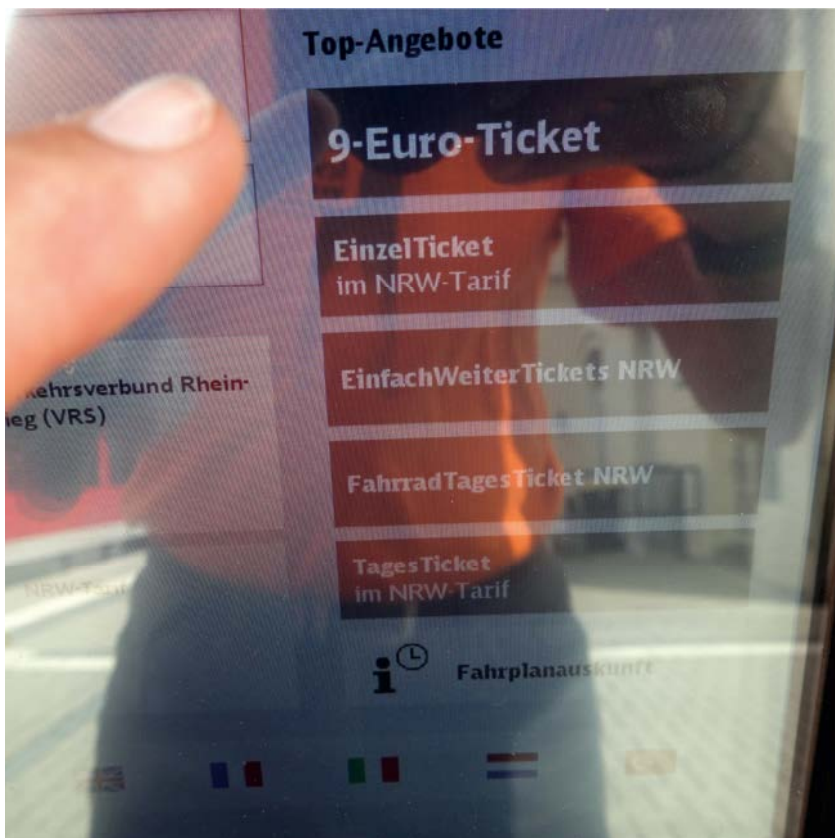
Das 9-Euro-Ticket hat dem öffentlichen Nahverkehr zu einer vielstimmigen Diskussion verholfen. Er genießt die Aufmerksamkeit, die er in der vielbeschworenen Mobilitätswende benötigt. Noch ist es zu früh für eine abschließende Bilanz. Aber aktuelle infas-Erhebungen aus dem August 2022 bei zunächst 1.000 repräsentativ zufällig Befragten zeigen aufschlussreiche Zwischenergebnisse. Das Ticket hat den Anteil der hartnäckigen Bus- und Bahn-Nicht-Nutzer vorübergehend von rund 40 auf etwa 30 Prozent der Bevölkerung reduziert. Es erweist sich zudem als ein sozialpolitisches Instrument. Insbesondere Bürgerinnen und Bürger, denen es ökonomisch im Verhältnis zum Bevölkerungsschnitt schlecht geht, konnten sich mehr Mobilität leisten. Sie haben oft Dinge unternommen, auf die sie zuvor verzichten mussten. Und schließlich hat das Ticket eine Binsenweisheit ans Licht gehoben, die den Tarifgestaltern im ÖPNV mehr und mehr verloren gegangen war: einfach ist besser. Davon haben alle profitiert. Und so konnte das 9-Euro-Ticket-Nahverkehrsexperiment, das ursprünglich gar nicht als ein solches geplant war, in Erinnerung rufen, dass die Republik weniger auf das Auto fixiert ist als oft unterstellt. Auch wenn teils gravierende Leistungsdefizite der Nahverkehrsbranche nicht zu leugnen sind, belegt die 9-Euro-Ticket-Debatte Chancen und Notwendigkeit eines zukunftsfähigen ÖPNV-Angebots.

Rund 50 Prozent hatten das Ticket irgendwann in der Tasche

Wer mit vergangenen populären Angeboten auf Schiene oder Straße vertraut ist, den kann das vorläufige Resultat eigentlich nicht verwundern. Doch wer erinnert sich noch an wörtlich genommen rosarote Zeiten in den 80er Jahren bei der Deutschen Bundesbahn? Zwar kann darüber gestritten werden, inwieweit die gezielte preisgünstige Vermarktung nachfrageschwacher Zeiten das Vertrauen in Tarife untergräbt, aber der rosarote Elefant, mit dessen Hilfe diese unter das Volk gebracht wurden, war ein enormer Sympathieträger. Unter anderen Vorzeichen ganz ähnlich verhielt es sich mit dem Schönes-Wochenende-Ticket. Mit ihm in der Tasche konnten bis zu fünf Erwachsene per Nahverkehrszug günstig durch ganz Deutschland reisen. Doch wie der Elefant verschwand auch

dieses populäre Angebot nach ersten Reduzierungen schließlich ganz von der Bildfläche.

Das 9-Euro-Ticket hat in seinem kurzen Dasein ebenfalls bewiesen, dass positive Geschichten unter Umständen mehr bewegen können als Verzichtsaufrufe und Appelle in der sogenannten „Transformation“. Nach unseren bisherigen Ergebnissen kennen über 90 Prozent der Bürgerinnen und Bürger das Angebot. Etwa 50 Prozent haben es zumindest einmal in Anspruch genommen, weitere rund 25 Prozent haben überlegt, dies zu tun. Pro Monat beträgt der Käuferanteil im Juli und August gut 40 und im Juni etwa 35 Prozent. In Summe wurden nach Angaben der Betreiber in drei Monaten über 50 Mio. Tickets verkauft, auf diesem Weg vergünstigte bestehende Zeitkarten nicht mitgerechnet.



52 Mio.

Tickets wurden nach Angaben der Betreiber in knapp drei Monaten bis Ende August 2022 im freien Verkauf abgesetzt.

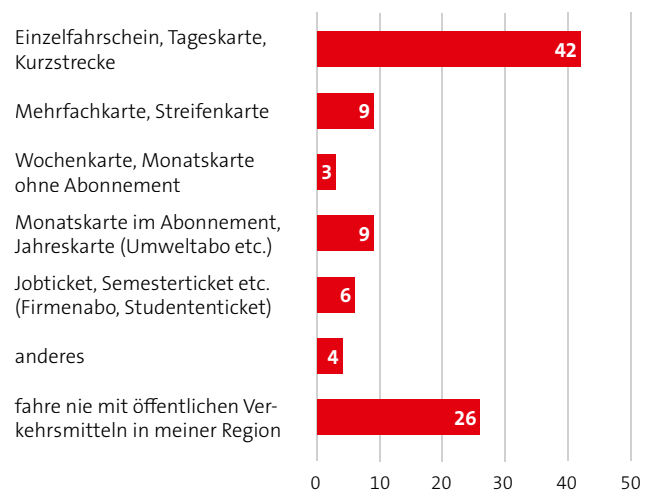


WAS SAGT DIE ANZAHL DER VERKAUFTEN TICKETS TATSÄCHLICH?

Das hört sich beeindruckender an, als es möglicherweise ist. Denn fast 40 Mio. Deutsche fuhren 2017 nach Ergebnissen der Studie „Mobilität in Deutschland“, die infas zusammen mit Partnern 2002, 2008, 2017 und erneut 2023 für die Bundesregierung durchgeführt hat bzw. vorbereitet, in Bus und Bahn mit Einzel- oder ähnlichen Tickets. Und da sich das 9-Euro-Ticket oft bei einer einzigen Hin- und Rückfahrt innerhalb einer Stadt rechnet, könnte man auch eine monatliche Zahl von rund 30 Mio. Ticketverkäufen oder mehr erwarten, wenn jeder gut rechnende auch nur gelegentliche Fahrgast sich dafür entscheiden würde. Der Erfolg war also vielleicht nicht ganz so durchschlagend wie oft diskutiert. Trotzdem können die Verkaufszahlen als Beleg für das hohe Interesse gewertet werden. Bei einer Angebotszeit von nur drei Monaten muss sich ein Angebot zunächst etablieren. Und dies ist dem 9-Euro-Ticket über die Maßen gelungen.

Wie war es vor dem 9-Euro-Ticket? Üblicherweise genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Angaben in Prozent



Datengrundlage: MiD 2017, Personen ab 14 Jahren (n=231.524). Angaben in Prozent

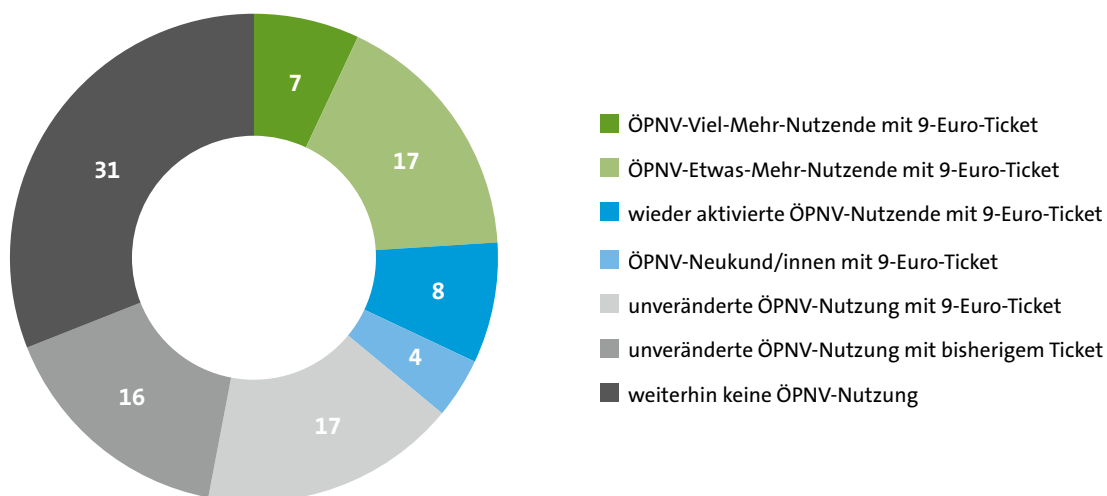
Was aber war der Effekt? Wird anhand der Befragungsergebnisse eine erste Segmentierung erstellt, lassen sich sieben Gruppen unterscheiden. Rund 30 Prozent bleiben abstinent. Sie nutzen weiterhin andere Verkehrsmittel und verzichten trotz der 9-Euro-Verlockung auf Bus oder Bahn. Gut zehn Prozent aber haben es sich anders überlegt und geben ihre Abstinenz zumindest für kurze Zeit auf. Etwa ein Drittel davon tut dies sogar so gut wie erstmalig. Zwei Drittel aus diesem Lager hatten jedoch länger zurückliegende Bus- und Bahn-Erfahrungen. 16 Prozent von allen lassen sich dagegen von dem 9-Euro-Ticket nicht beeindruckt. Sie fahren so oft ÖPNV wie zuvor. Doch eine ebenso große Gruppe fährt mit dem Ticket in der Tasche etwas häufiger. Und sieben Prozent zählen sogar zu „Intensivtätern“. Sie nehmen das Angebot als Gelegenheit einer deutlichen Mehrnutzung.

GELEGENHEIT ZU MEHRVERKEHR, ENTDECKUNGEN UND TEILHABE?

Aufschlussreich sind die Anlässe, zu denen das Ticket genutzt wurde. Sie spiegeln einerseits das ganz normale alltägliche Mobilitätsbild wider. Vertreten sind alle Anlässe wie der Berufsverkehr, Wege zu Einkäufen und Erledigungen sowie Wege in der Freizeit. Andererseits stehen Freizeitanlässe im Vordergrund. Dabei haben Ausflüge in der eigenen Region beim 9-Euro-Ticket einen höheren Stellenwert als in 9-Euro-Ticket freien Zeiten. Immerhin vier von fünf Ticketnutzerinnen oder -nutzern berichten darüber. Selbst weitere Ausflüge über die eigene Region hinaus waren eine Verlockung. 47 Prozent der Personen mit dem 9-Euro-Ticket geben auch solche Anlässe an. Bezogen auf Einkauf und Besorgung ist es rund gerechnet „nur“ knapp die Hälfte. Und bei den Berufstätigen liegt der Anteil der Nutzung im Berufsverkehr bei gut einem Drittel.

Welche Nutzergruppen gibt es im 9-Euro-Ticket? Sieben verschiedene Nutzungsmuster

Angaben in Prozent





47 %

der befragten Ticketnutzerinnen oder -nutzer geben an, weitere Ausflüge über die eigene Region hinaus unternommen zu haben.



WAS IST MIT DEM AUTO – UND WAS NACH DEM TICKET?

Die von den Befragten angegebenen Nutzungsanlässe führen zu der Frage, was stattdessen? Rund ein Zehntel der Nutzerinnen und Nutzer berichten von Fahrten, die sonst unterblieben wären. Vor allem stimmen Personen mit einem unterdurchschnittlichen ökonomischen Status der Aussage deutlich häufiger zu, sie könnten mit dem Ticket Dinge unternehmen, die sie sich sonst nicht hätten leisten können. Dies legt eine sozialpolitische Komponente des Tickets mit einer verbesserten Teilhabe nahe. Selbst wenn mit dieser Art der Nachfrage die Gesamtmobilität kurzfristig gestiegen ist, fällt die Kritik daran schwer, denn es wird mit einem „grünen“ Verkehrsmittel nur der Abstand zu wohlhabenderen Gruppen geschlossen. Sie gönnen sich schon immer ein oft größeres Mobilitätstortentstück – und dies mehrheitlich mit dem Auto und nicht dem ÖPNV.

Anders gelagert ist ein möglicher Autoersatz. Immerhin knapp drei von vier Personen mit dem

9-Euro-Ticket als Fahrausweis haben nach ihren Angaben für 9-Euro-Fahrten zumindest ab und an ihr Auto stehen gelassen. Selbst das Fahrrad musste manches Mal ruhen. Über 40 Prozent der Ticket-Nutzerinnen oder -Nutzer haben hin und wieder auf den Drahtesel verzichtet und einige Wege lieber per Bus oder Bahn zurückgelegt.

Das Ticket hat in der Verkehrsmittelnutzung also vor allem dem Auto Anteile abgenommen. Noch ist es zu früh für eine diesbezügliche Bilanz auch mit Blick auf bleibende Effekte – und die Absicht lag bei der Einführung des Tickets, daran sei an dieser Stelle erinnert, primär in der zeitweiligen finanziellen Entlastung und nicht in einer Stimulation der Verkehrswende – aber unter dem Strich geben gut fünf Prozent der im August befragten Personen an, in künftigen Zeiten ohne das 9-Euro-Angebot häufiger als zu vor den ÖPNV nutzen zu wollen. Was von diesem Vorhaben tatsächlich bleibt, bleibt abzuwarten.

Meinungen zum 9-Euro-Ticket: positive Stimmung

Angaben in Prozent

Alle Befragten

So etwas wie das 9-Euro-Ticket ist nur sinnvoll, wenn gleichzeitig der öffentliche Nahverkehr ausgebaut wird.

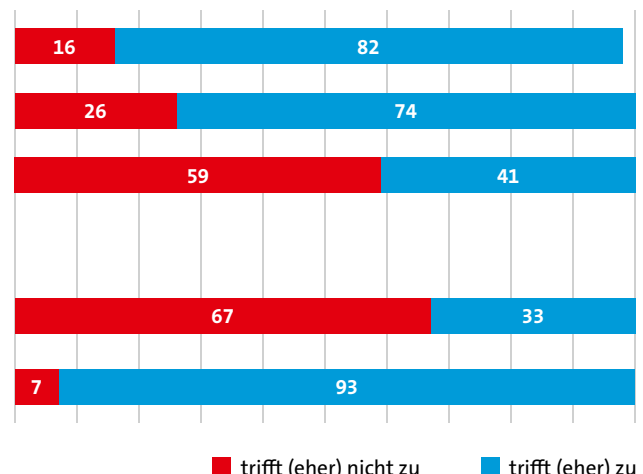
Das 9-Euro-Ticket sollte auf jeden Fall länger als nur für drei Monate angeboten werden.

Ein so günstiges Ticket kaufe ich mir einfach, auch wenn ich noch gar nicht weiß, wie oft ich es nutzen werde.

Nur Befragte, die das Ticket benutzt haben

Dank des 9-Euro-Tickets konnte ich Dinge unternehmen, die ich mir sonst nicht hätte leisten können.

Das 9-Euro-Ticket gefällt mir vor allem, weil ich mir keine Gedanken mehr über die Tarifzonen oder eine falsche Fahrkarte machen muss.



WER ENTSCHEIDET SICH FÜR DEN KAUF?

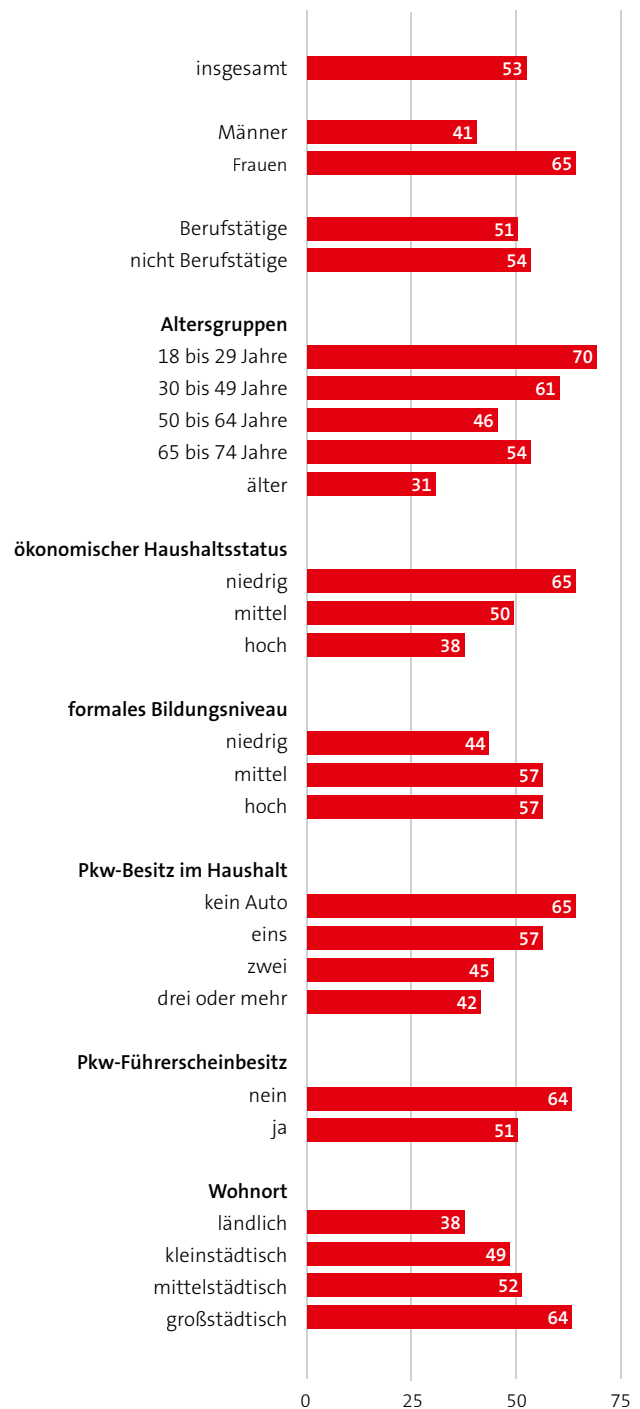
Für alle drei Gültigkeitsmonate Juni, Juli und August haben wir gefragt, ob man ein 9-Euro-Ticket erworben hat oder nicht. Während die Käuferanteile pro Monat maximal bei gut 40 Prozent lagen, fallen sie bezogen auf den gesamten Zeitraum höher aus. Über die Hälfte der Bevölkerung hat sich zumindest in einem Monat für das günstige Ticket entschieden. Der vorübergehende neue Einfach-Fahrschein steckte also in jeder zweiten Tasche.

Wird dieses beachtliche Ergebnis nach Bevölkerungsgruppen unterschieden, zeigt sich eine breite Akzeptanz. Die Unterschiede fallen relativ gering aus. Das Ticket hat viele bewegt, erzielt eine für ein ÖPNV-Angebot beachtliche Reichweite und mobilisiert. Es erreicht Männer fast ebenso wie Frauen, Erwerbstätige wie Nicht-Erwerbstätige. Zwar nehmen es Jüngere etwas häufiger in Anspruch als Ältere, doch selbst bis zu der Hälfte der Senioren und Seniorinnen zeigen sich 9-Euro-bewegt.

Das Ticket erreicht trotz mancher Abweichungen arm wie reich, wenn nach dem ökonomischen Haushaltsstatus unterschieden wird. Differenzen lassen sich hinsichtlich des formalen Bildungsniveaus feststellen. Ebenso unterscheiden sich die Anteile nach Pkw-Führerscheinbesitz. Doch hat selbst die Hälfte derjenigen mit Fahrerlaubnis das 9-Euro-Ticket getestet. Und obwohl Personen in Haushalten mit mehreren Pkw bei der Entscheidung pro 9-Euro etwas zurückhaltender waren, haben auch in diesem Segment über 40 Prozent das Ticket zumindest einmal erworben. Selbst in dem im Diskurs zur Mobilitätswende oft bemühten „ländlichen Raum“ war das Interesse groß. Es fällt zwar deutlich geringer aus als in den größeren Städten, doch auch im eher dörflichen Umfeld mit einem häufig schlechten ÖPNV-Angebot konnte das Ticket einen gar nicht so kleinen Anteil von Anhängerinnen und Anhänger gewinnen.

Kauf mindestens eines 9-Euro-Tickets: attraktiv für alle Bevölkerungsgruppen

Angaben in Prozent



Datengrundlage: telefonische infas-Mehrthemenbefragung im August 2022 (n=1.000), Zufallsstichprobe, Dual Frame, Angaben in Prozent, Fehlerspielraum +/- 2 Prozentpunkte.

EINE GUTE IDEE ODER ÖFFENTLICHE GELDVER- SCHWENDUNG?

Die Bürgerinnen und Bürger sind sich weitgehend einig. Zwei von drei Befragten wünschen sich das 9-Euro-Ticket dauerhaft. Über 90 Prozent aller Befragten, ob Nutzung oder nicht, sehen seinen Hauptvorteil in der Sorglosigkeit, mit dem man zumindest hinsichtlich der Ticketgültigkeit unterwegs sein konnte. Alle Sorgen um Tarifzonen, -ringe, -waben und weitere Gestalten waren Vergangenheit, ebenso die Grenzen und Übergangsbereiche der zahlreichen deutschen Verkehrsverbünde. Diesen Knoten zumindest zeitweilig durchgeschlagen zu haben, ist möglicherweise der dynamischste Effekt des Ticket-Großversuchs. Dabei muss es aus Sicht der Befragten gar nicht bei dem Preisniveau von 9,- Euro bleiben. Alle Monatspreise bis zu einer Grenze von 50,- Euro sind nach unseren Befragungsergebnissen mehrheitsfähig, wenn das Drumherum einfach ist und das Ticket überall gilt. Allerdings gilt auch hier: je höher der Preis, desto geringer die sozialpolitische Wirkung.

WIE FÄLLT DIE ZWISCHENBILANZ AUS?

Überraschen kann dies eigentlich nur die bisherigen Tarifexperten der Verkehrsanbieter, die in den letzten Jahrzehnten eine aus Sicht gelegentlicher Fahrgäste, die sich nicht für eine Monats- oder Jahreskarte entscheiden, große Hürden beim Zugang zu Bus und Bahn aufgebaut haben. Diese Gelegenheitskundschaft stellt die große Mehrheit der Bevölkerung, denn nur weniger als ein Fünftel zählt zur Zeitkartenkäuferschaft – was oft vergessen wird. Tarifsystematik und Preishöhe sind zwar nur zwei Faktoren bei dem Zugang in das System ÖPNV, aber ganz offenbar mit einer mitunter unterschätzten Dynamik und Imagewirkung. Dass ein positiver anstatt mahnender Impuls an dieser Stelle hilft, legen auch erste Trends rund um die Nachfrage des Klimatickets in Österreich nahe, das infas gemeinsam mit Partnern in einer Nachfrageerhebung begleitet. Anders gelagert, aber ebenso bedeutsam ist die sozialpolitische Wirkung, die das

9-Euro-Ticket nach dem bisherigen Kenntnisstand entfalten konnte.

Es gibt also gute Gründe, das Experiment fortzusetzen und so die Notwendigkeit zu erhöhen, den ÖPNV insgesamt zu stärken. Wünschenswert wäre der umgekehrte Weg gewesen, bei dem zuerst das Angebot ausgebaut und dann die Nachfrage gesteigert wird. Doch dieser Weg ist sehr lang, so dass eine 9-Euro-Abkürzung möglicherweise schneller zum Ziel führt. infas wird dies auch in Kooperation mit weiteren Forschungspartnern beobachten und nach dieser ersten Zwischenbilanz in differenzierterer Form weiter berichten. Der Fokus wird sich auf Stadt und Land, eine mögliche CO₂-Bilanz sowie unterschiedliche Nutzergruppen und das Geschehen nach dem Ticket richten.





WIE WURDE GEFRAGT UND WAS IST NOCH GEPLANT?

Wir haben uns bewusst entschieden, mit unseren Befragungen erst im August 2022 einzusetzen und diese zunächst bis Oktober 2022 fortzuführen. So können wir eine konsolidierte Phase des 9-Euro-Tickets und vor allem den ersten Übergang in die Zeit danach empirisch unter die Lupe legen. Dazu befragen wir im Rahmen einer telefonischen Adhoc-Zufallsstichprobe im Dual-Frame-Verfahren ab August 2022 monatlich 1.000 Bürgerinnen und Bürger im Alter ab 18 Jahren in unserer eigenen Mehrthemenbefragung. Ebenfalls verfügbar sein wird die vierte Welle der von uns gemeinsam mit dem Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) im Frühjahr 2020 initiierte Mobilitätsstudie MOBICOR, die die Pandemie begleitete. Sie setzt sich aus einer bundesweiten telefonischen Erhebung bei 1.500 Befragten im September und weiteren Vertiefungen in drei westdeutschen Bundesländern mit ebenfalls jeweils 1.500 Befragten zusammen. Auch MOBICOR basiert auf Adhoc-Zufallsstichproben und nutzt keine Online-Access-Panels. Mit dem MOBICOR- und dem

WiSEV-Projekt werden wir unsere Berichterstattung zum 9-Euro-Ticket im Herbst 2022 fortsetzen. Mit dabei sein wird eine kleine Expertengruppe aus der Mobilitätsforschung außerhalb von infas und dem WZB, mit der wir die Befunde diskutieren werden.

Diese Studienreihe ergänzen wir Ende September 2022 experimentell mit einer Veröffentlichung durch 10.000 Interviews aus dem Online-CASA-Monitor von infas 360. Im Verfahren der sogenannten Blended Calibration, das die telefonische Dual-Frame-Zufallsstichprobe mit diesem anderen Stichprobenrahmen zusammenführt, werden so weiter regionalisierbare Auswertungen zur Ticketnutzung möglich. Durch ein darauf aufbauendes Schätzmodell, das neue Methoden der Small-Area-Estimation einsetzt und regionale Strukturparameter einbezieht, können wir für alle rund 400 Landkreise und kreisfreien Städte in Deutschland den Anteil der Käuferinnen und Käufer des 9-Euro-Tickets schätzen.

Kontakt

Robert Follmer

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Tel. +49 (0)228 3822-419
Mobil: +49 (0)171 587 55 83
E-Mail: r.follmer@infas.de

Lea van Nek

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Tel. +49 (0)228 3822-451
E-Mail: l.vannek@infas.de