
Wirkungen und Potenziale von 9-Euro-Ticket und Nachfolgeangebote

6. Forum Neue Mobilitätsformen

02.03.2023
Dr. Till Ackermann

Erkenntnisse und Ableitungen aus drei Monaten 9-Euro-Ticket

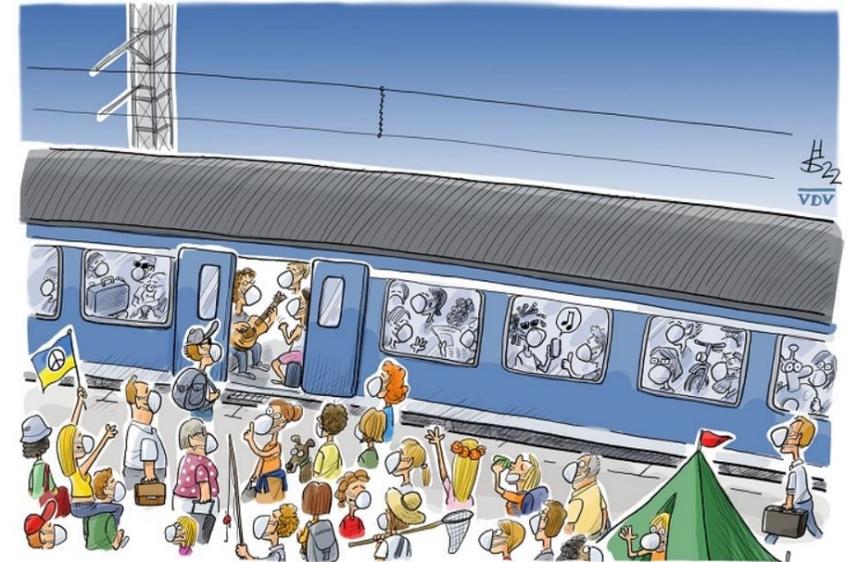
- Das 9-Euro-Ticket ist eine überraschende Initiative der Bundesregierung als Teil des Energie-Entlastungspaketes, auf das sich der Koalitionsausschuss am 23. März 2022 verständigt hat.
- Die ÖPNV-Branche hat die kurzfristige Einführung des 9-Euro-Tickets erfolgreich gemeistert.
- Das 9-Euro-Ticket wurde etwa 52 Mio. Mal verkauft. 7 Mio. Tickets wurden bereits im Vorverkauf im Mai erworben.
- Darüber hinaus galt es für alle Inhaber eines Abonnements an Zeitkarten (einschließlich Sozialtickets), von Jahres- und Schuljahreskarten sowie Job- und Semestertickets. Dieser Kundenkreis beträgt mehr als 10 Mio. Kunden.



Bildquelle: Ackermann

Erkenntnisse und Ableitungen aus drei Monaten 9-Euro-Ticket

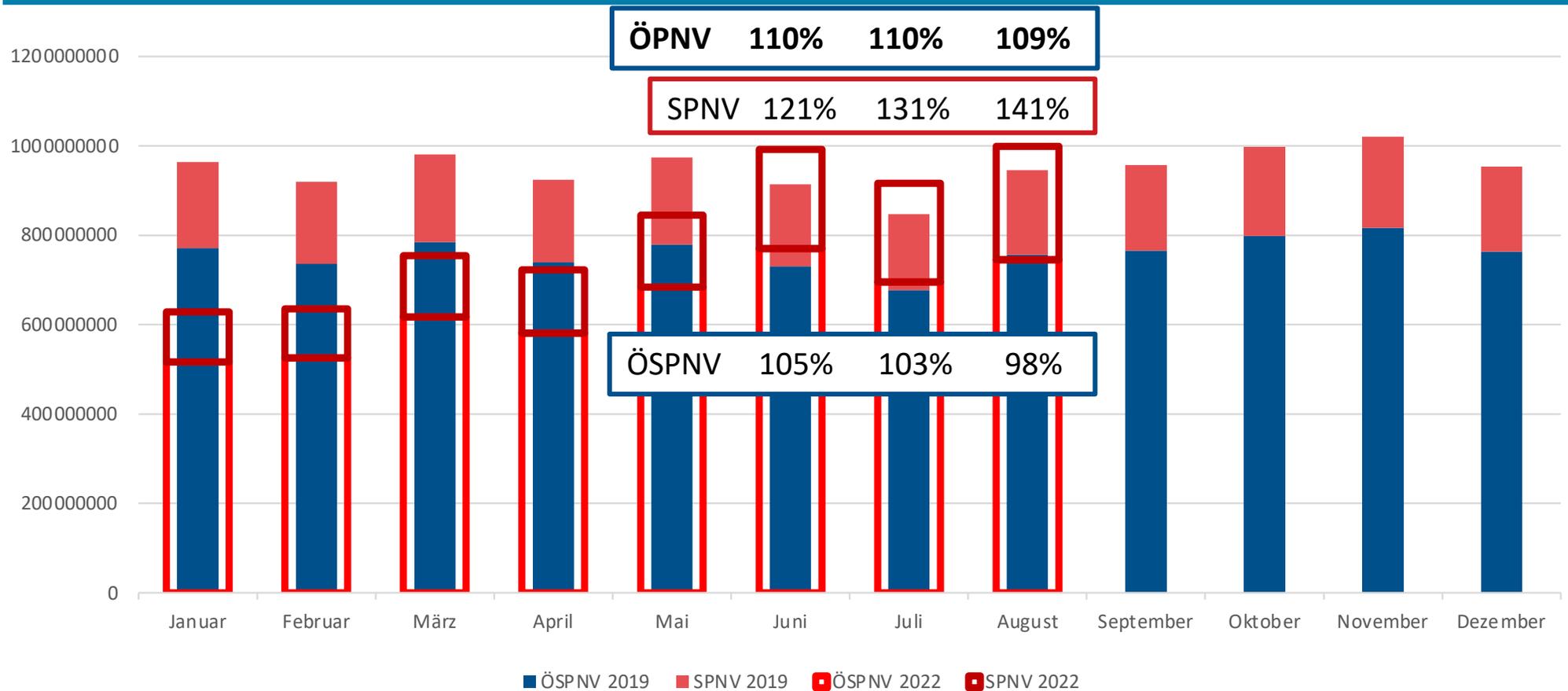
- Die hohen Auslastungen im regionalen SPNV haben auch zu Überlastungen von Zügen und Bahnhöfen mit einzelnen Zugräumungen und durch Verspätungen angespannten Betriebssituationen geführt.
- Trotz relativ hoher Kundenzufriedenheit (siehe Mafo) und grundsätzlich entspannter Stimmung (auch aufgrund des billigen, restriktionsfreien Tickets) gab es auch Berichte von Übergriffen von Fahrgästen untereinander und auf das Personal.
- Das Personal – insbesondere im SPNV – war in hohem Maße belastet
- Im städtischen Verkehr und im regionalen Busverkehr wurde – von einzelnen Events ausgenommen – nicht von Überlastungen berichtet.



DAS 9-EURO-TICKET IST DAS WOODSTOCK DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS.

Quelle: VDV

Schätzung der ÖPNV-Fahrten 2022 zu 2019 auf Basis von AFZS-Monatsdaten

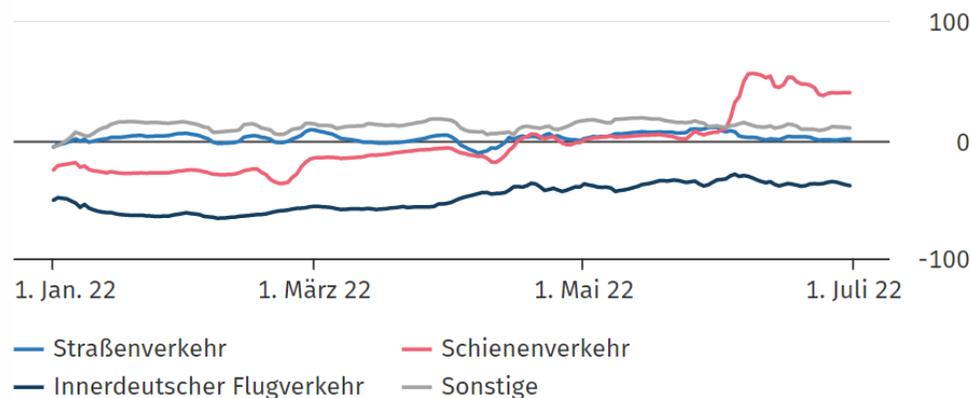


Basis: 11,4 Mrd. Fahrten 2019 (DESTATIS) und AFZS-Werte der VDV-Mitglieder aus den Sparten

Andere Zählungen bestätigen: massive Zuwächse auf der Schiene im Entfernungsbereich > 30 km und Rückgang des Pkw-Verkehr auf BAB im Juni

Veränderung der Mobilität im Fernverkehr nach Verkehrsmittel gegenüber 2019

in %, 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: eigene Berechnung | © Teralytics

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

Quellen: DESTATIS und BAST

Verkehrsbarometer 2022

Entwicklung des Straßenverkehrs auf Bundesfernstraßen nach Monaten

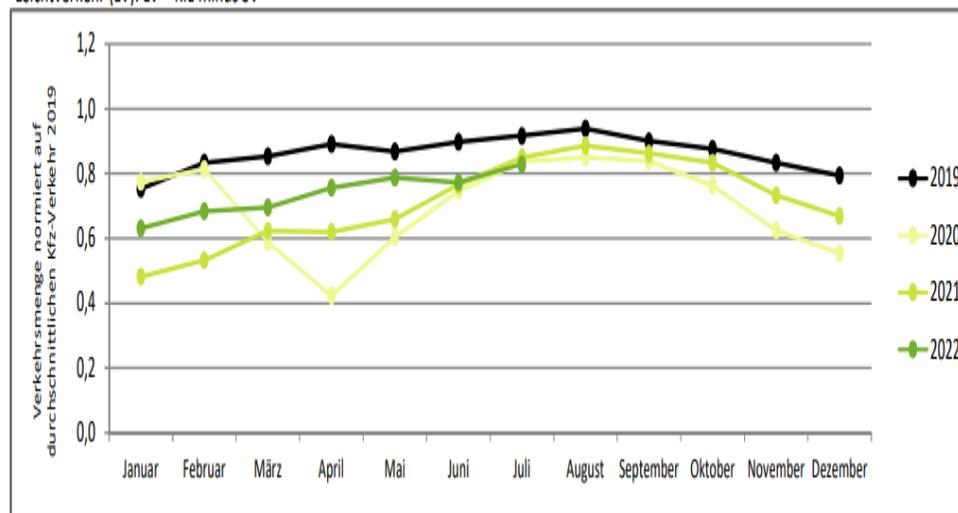


Das Verkehrsbarometer stellt Orientierungswerte zur aktuellen Verkehrsentwicklung in Deutschland möglichst zeitnah zur Verfügung. Als Basis dienen die vorläufigen Daten der automatischen Dauerzählstellen (DZ) pro Monat. Aus diesen wurden für jeden Monat aus allen auswertbaren DZ die mittleren Entwicklungen im Vergleich zum Vormonat berechnet. Mit dieser Basis wurde die durchschnittliche Verkehrsmenge vom Dezember 2019 berechnet, bis zum aktuellen Auswertemonat fortgeschrieben und das Ergebnis anschließend auf die durchschnittliche Verkehrsmenge 2019 normiert. Die so erhaltenen normierten Verkehrsmengen sind im Folgenden grafisch dargestellt.

Bundesautobahnen (BAB)

(sonn- und feiertagsunbereinigt)

Leichtverkehr (LV): LV = Kfz minus SV



Der VDV koordiniert die bundesweite Marktforschung im Auftrag von Bund und Ländern

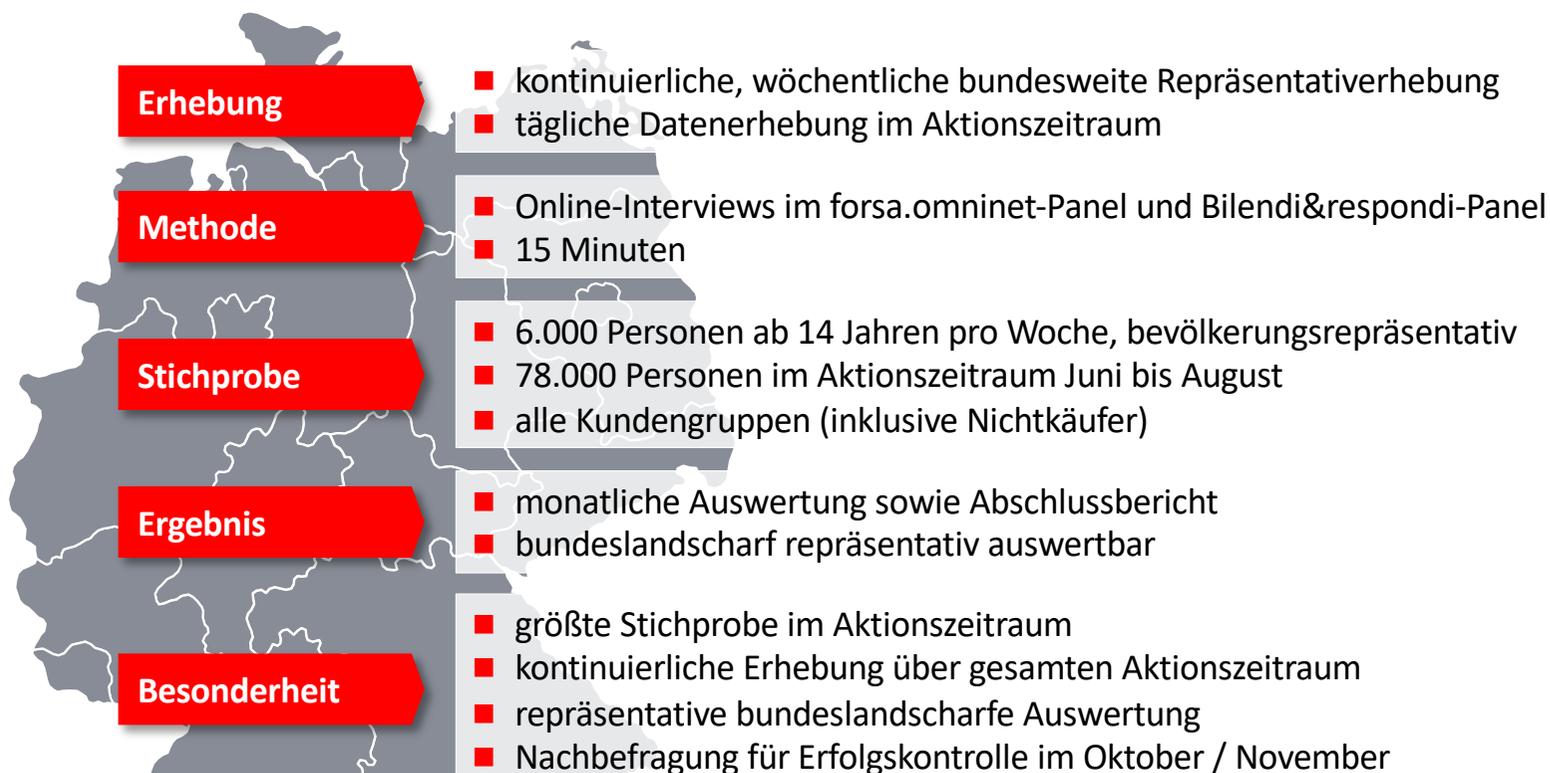
- Der VDV wurde von der Bund-Länder-AG beauftragt, die bundesweite Marktforschung und Erfolgskontrolle zu organisieren und zu koordinieren.
- Dazu ist der VDV mit der DB AG eine Kooperation eingegangen, um auf die Kapazitäten der DB AG und deren Rahmenverträge zugreifen zu können. Die Marktforschung wird operativ von den Instituten rc und forsa durchgeführt.



Quelle: VDV

Marktforschung zur Evaluation des 9-Euro-Tickets

Untersuchungsdesign



Genderhinweis:

Um die Lesefreundlichkeit der Monatsauswertung zu verbessern, wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern ausschließlich die männliche Form verwendet. Im Sinne der Gleichbehandlung gelten entsprechende Begriffe grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform beinhaltet also keine Wertung, sondern hat lediglich redaktionelle Gründe.

Marktforschung zur Evaluation des 9-Euro-Tickets

Zusammenfassende Ergebnisse 1: Hohe Bekanntheit und digitaler Vertrieb

Bekanntheit und Vertrieb

- **Höchste Bekanntheitswerte:** Fast jeder kennt das 9-Euro-Ticket. 98% geben an es zu kennen, 70% kennen es gut.
- **Hoher Anteil digitaler Vertriebskanäle:** Im Vertriebskanalmix war der Ticketautomat (28%) der häufigste Einzelkanal. Etwa die Hälfte der Ticket-Nutzer (47%) kaufte digital, darunter 26% per App.
- **Der Topkaufgrund ist der Preis:** Top-Kaufgrund über alle Kundengruppen ist der Preis (69%). Für Neukunden (57%) und aktivierte Kunden (66%) spielt er jedoch eine deutlich geringere Rolle als für Bestandskunden (76%). Der „Verzicht auf Autofahrten“ und die „Flexibilität der Nutzung“ liegen dahinter mit 40% auf Platz 2. Für Bestandskunden ist die Flexibilität der Nutzung der zweitwichtigste Grund.

Marktforschung zur Evaluation des 9-Euro-Tickets

Zusammenfassende Ergebnisse 2: Jeder fünfte Käufer ist Neukunde

Kaufverhalten und Nichtkaufgründe

- **Hohe Resonanz:** Im August lag der Anteil der 9-Euro-Ticket Käufer bei 31%, dies ist noch einmal mehr als im Juli (30%) und Juni (28%). Zusammen mit 18% Abo-Kunden liegt damit der Nutzeranteil in der befragten Bevölkerung bei fast 50%.
- **Hochgerechnet auf die Bevölkerung** ergeben sich aus der Befragung somit für jeden Monat mindestens 30 Mio. Personen (inkl. Abonnenten), die ein 9-Euro-Ticket besessen haben.
- **9-Euro-Ticket sorgt für Neukunden:** Jeder fünfte Käufer war ein „Neukunde“, der den ÖPNV zuvor normalerweise nie genutzt hatte. Weitere 26% der Käufer waren „aktivierte Kunden“, die den ÖPNV zuvor seltener als einmal im Monat genutzt hatten.
- **Geringere Resonanz in ländlichen Regionen:** In ländlichen und strukturschwächeren Gebieten ist der Anteil der Ticket-Besitzer etwa halb so hoch wie in städtischen Gebieten. Als Grund wird oft unzureichendes ÖPNV-Angebot genannt.

Kauf des 9-Euro-Tickets: Jeder fünfte aktive Käufer des 9-Euro-Tickets ist zuvor normalerweise nie mit dem ÖPNV gefahren.



Alle Befragten

Kauf des 9-Euro-Tickets

Nutzung ÖPNV vor Aktionszeitraum bei erfolgtem Kauf des 9-Euro-Tickets



F301: Haben Sie für den Gültigkeitsmonat ... ein 9-Euro-Ticket gekauft? / F108: Wie häufig haben Sie in den 12 Monaten vor diesem Datum den öffentlichen Personennahverkehr (Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen, Regionalbahnen) in etwa genutzt?

n = 78.146 (Kauf Juni, Juli, August) / 20.840 (Nutzung ÖPNV vor Aktionszeitraum)
(Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; Angaben in %)

Kauf des 9-Euro-Tickets: Wo es viele ÖV-Abo-Kunden gibt, gibt es auch viele 9-Euro-Ticket Käufer – im ländlichen Raum wird die Hälfte nicht erreicht



Kauf bzw. geplanter Kauf des 9-Euro-Tickets Juni und Juli

Befragt nach RegioStAR 7:		Gesamt	SR Metropole	SR Regiopole	SR Mittelstadt	SR Kleinstädt./ dörtl. Raum	LR Zentrale Stadt	LR Städtischer Raum	LR Kleinstädt./ dörtl. Raum
Kauf erfolgt	Juli:	25	30	31	25	21	29	21	18
	Juni:	25	30	30	25	20	24	20	16
Abo-Kunden * (Ticket gilt als 9-Euro-Ticket)	Juli:	21	38	26	17	12	16	13	11
	Juni:	21	40	27	18	15	15	10	11
Kauf geplant	Juli:	7	5	6	7	6	7	8	8
	Juni:	6	5	5	6	6	9	8	6
Kauf weder erfolgt noch geplant	Juli:	42	23	33	46	54	41	51	57
	Juni:	43	22	34	46	52	46	53	61
weiß nicht/ keine Angabe	Juli:	5	4	4	5	7	7	7	6
	Juni:	5	3	4	5	6	6	8	7
Anzahl der Befragten **		27.212	5.787	4.326	7.041	1.554	1.664	3.486	3.354

** Anzahl der Befragten nur für den Monat Juli ausgewiesen

F301: Haben Sie für den aktuellen Gültigkeitsmonat Juli ein 9-Euro-Ticket gekauft bzw. planen Sie eines zu kaufen?
n = 27.212 (Kauf bzw. geplanter Kauf - Aktueller Monat (Juni und Juli))
(Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; Angaben in %, Juli-Bericht)

* Hinweis: Abo-Kunden umfassen auch Inhaber von Studententickets und Jahreskarten.

Eine Validierung der Abonnenten-Anteile in der Stichprobe befindet sich in Bearbeitung.

Haupt-Nichtkaufgründe 9-Euro-Ticket nach RegioStaR Strukturgebiet

Verbindungen in LR kleinstädt./dörfli. häufigster Nichtkaufgrund

 falls kein Kauf des 9-Euro-Tickets im aktuellen Monat (geplant)

Nichtkaufgründe

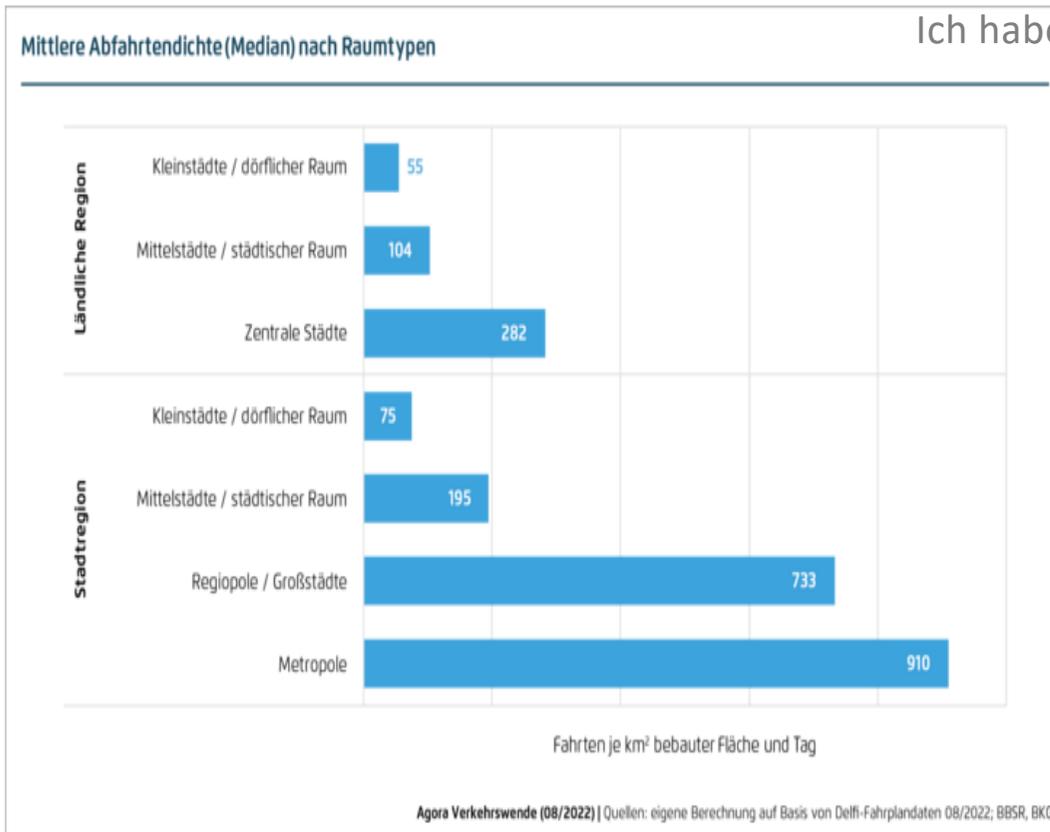
(Mehrfachnennung)

Nichtkaufgründe		Gesamt	SR Metropole	SR Regiopole	SR Mittelstadt	SR Kleinstädt./dörfli. Raum	LR Zentrale Stadt	LR Städtischer Raum	LR Kleinstädt./dörfli. Raum
Nutzungsanlass / Bedarf	fehlender Nutzungsanlass/kein Bedarf	37	35	38	38	36	41	38	34
	keine (sinnvolle) Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV wegen <u>gesundheitl. Beeinträchtigungen</u>	7	7	7	7	7	8	6	6
	Schwerbehindertenausweis bzw. bin Begleitperson und kann ÖPNV kostenlos nutzen	4	9	5	3	2	5	2	2
Angebot	umständliche Verbindungen/ zu viele Umstiege	34	22	28	34	40	31	34	42
	zu seltene Abfahrten/zu geringe Taktung	24	8	14	22	35	20	29	37
	Fahrten im ÖPNV dauern zu lang	22	19	22	23	25	19	20	22
	Haltestelle zu weit entfernt	16	6	8	14	23	11	18	27
	zu wenige Parkplätze an Haltestelle/ am Bahnhof	6	5	5	6	7	6	5	5
ÖPNV Alternativen bevorzugt	fahre lieber Auto	35	38	37	36	37	33	33	31
	fahre lieber Fahrrad	11	15	16	11	8	16	11	7
	nutze lieber den Spritrabatt	6	7	7	7	6	7	5	5
		33.334	3.696	4.265	9.389	2.424	2.171	5.458	5.931

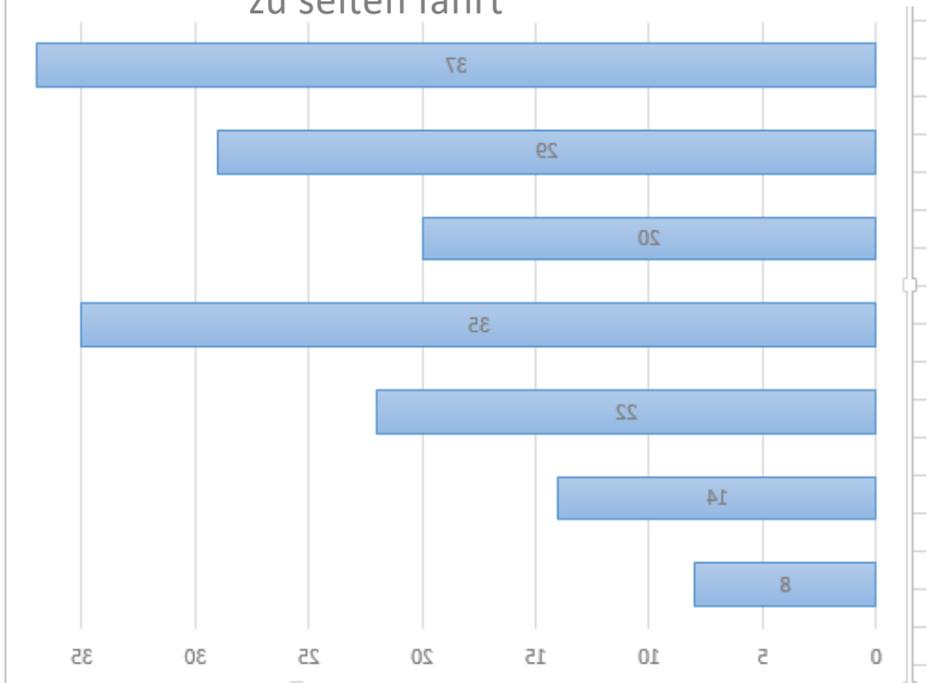
F401: Warum haben Sie sich kein 9-Euro-Ticket für den Gültigkeitsmonat ... gekauft?

n = 33.334

Tatsächliche Abfahrten je bebauter Fläche und 9-Euro-Ticket-Nichtkauf wegen zu seltenen Abfahrten/zu geringen Takten



Ich habe kein 9-Euro-Ticket gekauft, weil der ÖPNV bei mir zu selten fährt



Quelle: agora Verkehrswende ÖPNV Atlas

Marktforschung zur Evaluation des 9-Euro-Tickets

Zusammenfassende Ergebnisse 3: Zufriedenheit der Nutzer ist hoch

Einstellung und Zufriedenheit

- **Konstant hohe Nutzerzufriedenheit:** Die Zufriedenheit der Nutzer mit der letzten Fahrt mit dem 9-Euro-Ticket ist in allen Monaten sehr hoch: 88% sind mindestens zufrieden, jeder Fünfte ist sogar vollkommen zufrieden. Dies gilt für alle Kundengruppen.
- **Zufriedenheit regional unterschiedlich:** Deutlich höhere Zufriedenheit mit dem der Erreichbarkeit und der Angebotshäufigkeit in Metro- und Regiopolen, geringste Zufriedenheit im kleinstädtischen/dörflichen Raum.
- **Attraktivität des Ticketangebotes steigt:** Die Befragten finden das Angebot insgesamt sehr attraktiv (80%), dieser Wert stieg im Verlauf der Monate an (Juni 76%, Juli 81%, August 83%). Selbst für Nichtkäufer war die Attraktivität hoch (68%).
- **Nutzer loben einfache Ticketnutzung:** Im Detail am besten bewertet werden das preislich sehr attraktive Angebot (90%) und die Einfachheit und Verständlichkeit (74%).

Bewertung nach Kundengruppen - Aktivierte Kunden betonen die preisliche Attraktivität des Tickets überdurchschnittlich deutlich.

 **Alle Befragten**
(Zufallsauswahl jeder Zweite)

Bewertung des 9-Euro-Tickets - Top 2

Das 9-Euro-Ticket ...

- ... ist insgesamt ein sehr attraktives Angebot.
- ... ist ein preislich sehr attraktives Angebot.
- ... ist in seinen Bedingungen klar und einfach verständlich.
- ... ist eine gute Möglichkeit, den ÖPNV besser kennenzulernen.
- ... ist ein guter Grund, das Auto stehen zu lassen.
- ... verbessert das Image des Nahverkehrs insgesamt.
- ... hilft, wieder Vertrauen in den Nahverkehr aufzubauen.
- ... veranlasst mich dazu, den ÖPNV häufiger zu nutzen als zuvor.
- ... ist mir egal, ich fahre sowieso nicht mit dem ÖPNV.

	Gesamt	Abonnenten *	Gesamt Käufer	Bestands-kunden	Aktivierte Kunden	Neukunden	Nicht-Käufer
... ist insgesamt ein sehr attraktives Angebot.	80	83	90	91	91	88	68
... ist ein preislich sehr attraktives Angebot.	90	89	96	96	97	95	84
... ist in seinen Bedingungen klar und einfach verständlich.	74	78	85	86	86	82	61
... ist eine gute Möglichkeit, den ÖPNV besser kennenzulernen.	68	75	80	81	80	77	54
... ist ein guter Grund, das Auto stehen zu lassen.	57	70	72	77	71	64	36
... verbessert das Image des Nahverkehrs insgesamt.	49	57	58	62	56	55	35
... hilft, wieder Vertrauen in den Nahverkehr aufzubauen.	42	50	51	56	48	48	28
... veranlasst mich dazu, den ÖPNV häufiger zu nutzen als zuvor.	41	53	65	72	63	53	12
... ist mir egal, ich fahre sowieso nicht mit dem ÖPNV.	27	13	10	6	9	17	50

39.212 7.907 16.516 7.161 5.081 4.274 14.789

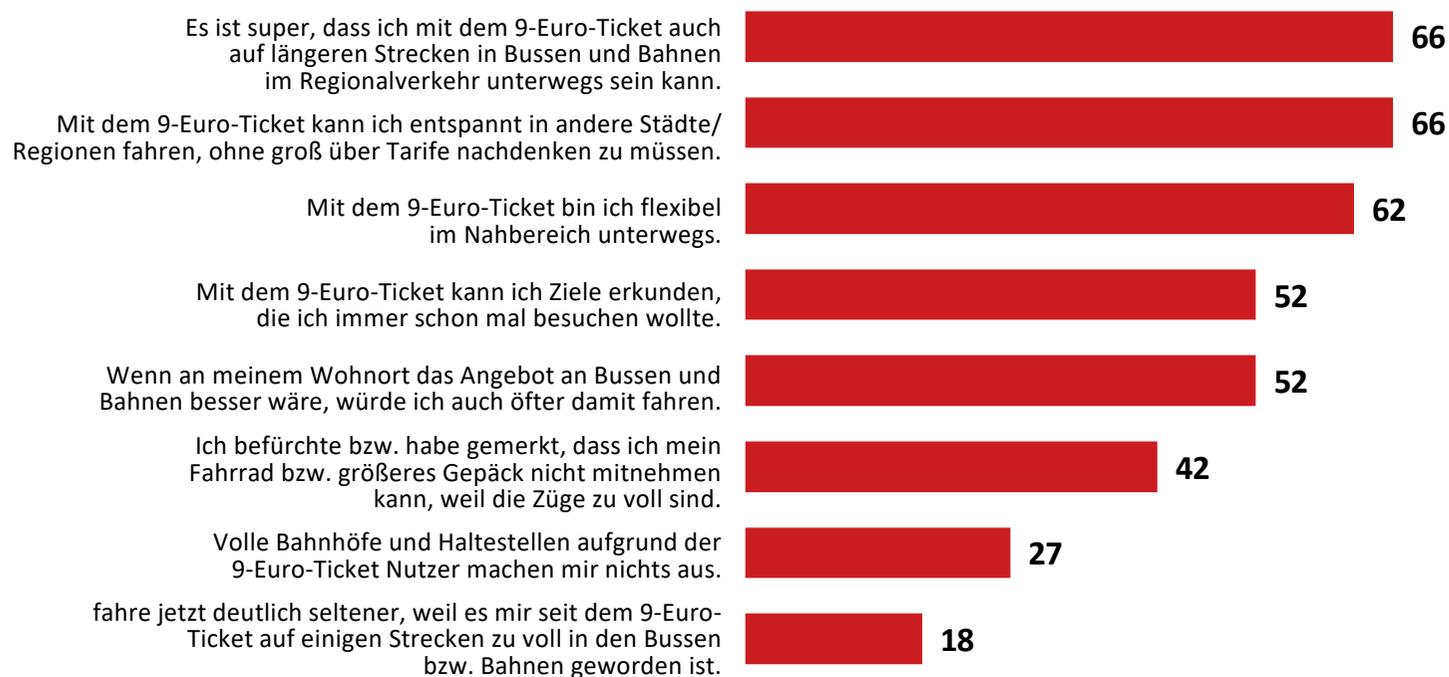
F204: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zum 9-Euro-Ticket zu?
n = 39.212 (Bewertung des 9-Euro-Tickets, Zufallsauswahl: jeder zweite Befragte) (Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; August Bericht, Angaben in %)

* Hinweis: Abonnenten umfassen auch Inhaber von Jobtickets, Studententickets und Jahreskarten.

Einstellungsprofil 9-Euro-Ticket: Befragte schätzen die Nutzung auch auf längeren Strecken sowie die Einfachheit und Flexibilität des 9-Euro-Tickets

Alle Befragten
(Zufallsauswahl jeder Zweite)

Einstellungsprofil - Top 2 *



* Skala: (1) = „stimme voll und ganz zu“ bis (5) = „stimme überhaupt nicht zu“ + „weiß nicht/keine Angabe“

F205: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen rund um das 9-Euro-Ticket zu?

n 38.934 (Einstellungsprofil, Zufallsauswahl: jeder zweite Befragte) (Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; August-Bericht, Angaben in %)

Marktforschung zur Evaluation des 9-Euro-Tickets

Zusammenfassende Ergebnisse 4: Deutlicher Verlagerungseffekt

Verlagerungseffekt und Nutzung

- **Viele Umsteiger:** Etwa 17 % der 9-Euro-Ticket-Nutzer sind anderen Verkehrsmitteln wie Pkw, Fahrrad etc. auf den ÖPNV umgestiegen. Davon etwa 10 % vom Auto.
- **Weniger Pkw-Fahrten:** Die (fast) tägliche Nutzungsintensität von PKW/Motorrad sinkt um 4 Prozentpunkte im Vergleich zur Zeit vor der Aktion (Mai 2022), bei Käufern des 9-Euro Tickets um 9 Prozentpunkte.
- **Häufige Pendlernutzung:** Alltägliche Fahrten (z.B. Besorgungen, Arztbesuche, Shopping) und berufsbezogene Wege waren häufigster Anlass für die Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket (fahrtengewichtet).
- **Aber auch Ausflüge:** Insgesamt hatten 2 von 5 „Besuche“ und je 1 Person von 3 „Städtereisen“ oder „Ausflüge“ und 1 von 7 „Urlaubsreisen“ gemacht oder vor.
- **Mehr Fahrten über Verbund- oder Tarifgrenzen hinaus:** 29 % der Fahrten von Ticket-Käufern und 23 % von Abonnenten fanden (zumindest teilweise) außerhalb des eigenen Verbundraums bzw. Abo-Gültigkeitsbereichs statt.

Reiseanlässe mit 9-Euro-Ticket: Alltägliche Fahrten und berufsbezogene Wege und waren häufigster Anlass für die Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket

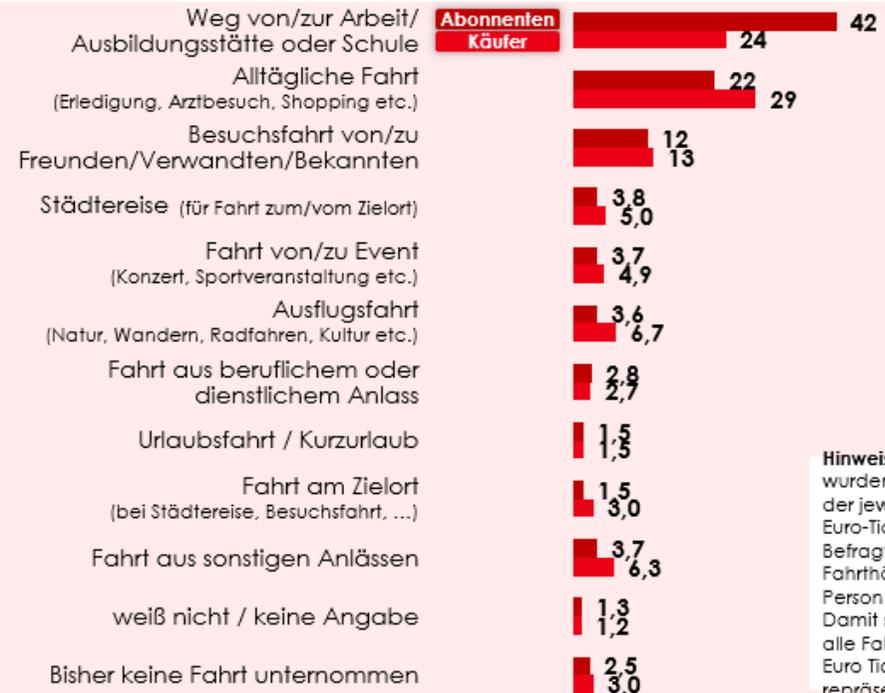
9-Euro-Ticket gekauft (bis jeweiliges Befragungsdatum)

- 9-Euro-Ticket gekauft / Abo vorhanden
- Kein 9-Euro-Ticket / Abo vorhanden



Reiseanlässe 9-Euro-Ticket

fahrtengewichtet



Hinweis: Die Werte wurden ermittelt aus der jeweils letzten 9-Euro-Ticket Fahrt der Befragten und mit der Fahrhäufigkeit je Person gewichtet. Damit sind die Werte für alle Fahrten mit dem 9-Euro Ticket repräsentativ.

F301: Haben Sie für den Gültigkeitsmonat [Juni/Juli/August] ein 9-Euro-Ticket gekauft bzw. planen Sie eines zu kaufen?
 F601/F701: Aus welchem hauptsächlichlichen Anlass haben Sie Ihre letzte Fahrt mit dem ÖPNV [...] unternommen?
 n = 78.146 (9-Euro-Ticket gekauft) / 15.878 (Abonnenten) / 20.840 (Käufer) (Reiseanlässe 9-Euro-Ticket)

Reiseanlässe bei induzierten Fahrten: Auch bei den induzierten Fahrten dominieren die alltäglichen Fahrten. Ausflüge, Städtereisen und Events überdurchschnittlich

 falls 9-Euro-Ticket im Besitz oder Abo und Fahrt im ÖPNV unternommen

Fahrten mit 9-Euro-Ticket

- Fahrten hätten auch ohne 9-Euro-Ticket stattgefunden
- Abo-Kunde** mit Fahrt im Geltungsbereich
- Induzierte Fahrten
- weiß nicht / keine Angabe



August

Reiseanlass bei induzierten Fahrten



Hinweis: Die Werte wurden ermittelt aus der jeweils letzten 9-Euro-Ticket Fahrt der Befragten und mit der Fahrhäufigkeit je Person gewichtet. Damit sind die Werte für alle Fahrten mit dem 9-Euro Ticket repräsentativ.

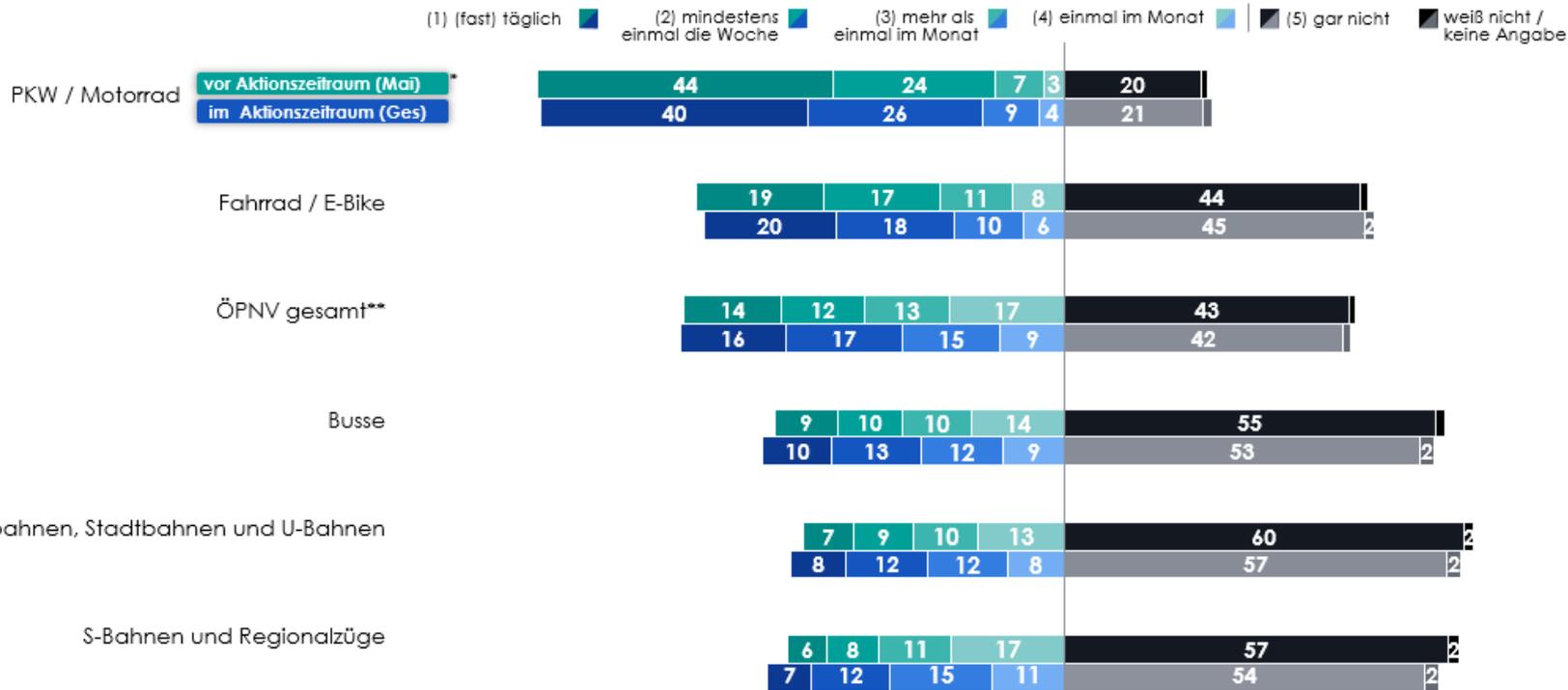
F606b/F706b: Hätten Sie diese Fahrt auch ohne das 9-Euro-Ticket unternommen? / F601/F701: Aus welchem hauptsächlichsten Anlass haben Sie Ihre letzte Fahrt mit dem ÖPNV [...] unternommen?
 n = 12.891 (August) (Fahrten mit 9-Euro-Ticket) / 2.422 (Reiseanlass induzierte Fahrten)

**Hinweis: Abo-Kunden umfassen auch

Nutzungsintensität vor und im Aktionszeitraum: Die (fast) tägliche Nutzungsintensität von PKW/Motorrad sinkt um 4 Prozentpunkte

Nutzungshäufigkeit

Alle Befragten



F501: Wie häufig haben Sie folgende Verkehrsmittel im Mai 2022, also vor Einführung des 9-Euro-Tickets, genutzt, egal für welchen Anlass? / F503: Und wie häufig haben Sie folgende Verkehrsmittel im Monat [Juni/Juli/August] genutzt [bzw. werden Sie diese voraussichtlich nutzen], egal für welchen Anlass?

n = 78.146 (Mai) / 78.146 (Gesamt) (Zufriedenheit mit dem 9-Euro-Ticket letzte Fahrt)
 (Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022: Angaben in %)

*Mai-Angaben durch Befragte in jedem Monat
 **Kategorie des jeweils am häufigsten genutzten ÖVMs

Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket: Jede sechste 9-Euro-Ticket Fahrt wurde aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, jede zehnte ersetzte das Auto.

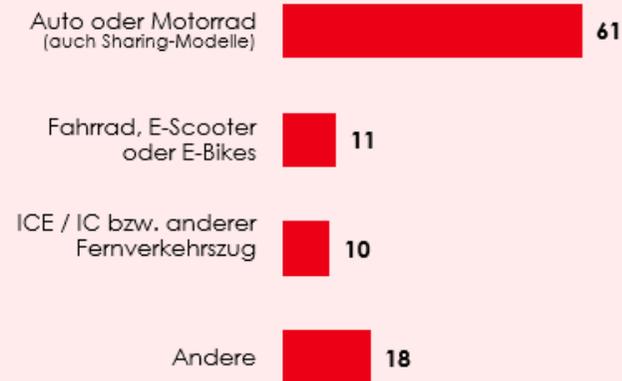
Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket



16% der Fahrten wären ohne das 9-Euro-Ticket nicht unternommen.

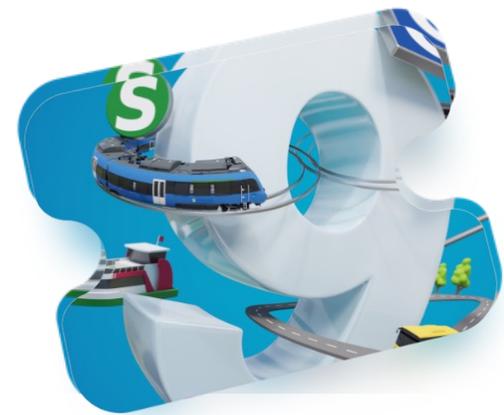
33%

Ohne 9-Euro-Ticket genutztes Verkehrsmittel



10% aller 9-Euro-Ticket Fahrten wären ohne das Ticket mit dem Auto unternommen worden.

falls 9-Euro-Ticket im Besitz oder Abo und Fahrt im ÖPNV unternommen



Hinweis: Die Werte wurden ermittelt aus der jeweils letzten 9-Euro-Ticket Fahrt der Befragten und mit der Fahrhäufigkeit je Person gewichtet. Damit sind die Werte für alle Fahrten mit dem 9-Euro Ticket repräsentativ.

F606b/F706b: Hätten Sie diese Fahrt auch ohne das 9-Euro-Ticket unternommen? / F607/F707: Mit welchem Verkehrsmittel hätten Sie diese Fahrt dann (hauptsächlich) unternommen?
 n = 12.891 (August) (Fahrten mit 9-Euro-Ticket) / 2.654 (ohne 9-Euro-Ticket genutztes VM)
 (Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; Angaben in %)

Abschätzung der Klimawirkung des 9-Euro-Tickets auf Basis der bundesweiten Marktforschung und des TREMOD-Modells des Umweltbundesamtes

Aus der Marktforschung abgeschätzte Fahrtenzahl mit dem 9-Euro-Ticket je Monat (Abo + Ticketkäufer:innen)

rund 1 Mrd. Fahrten/Monat

Anteil der Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket je Monat (Abo + Ticketkäufer:innen), die vom Auto verlagert wurden

rund 10% verlagerte Fahrten

Durchschnittliche Fahrtweite der Fahrten, die vom Auto verlagert wurden

rund 50 km / Fahrt

Gesamte Fahrtweite der Personenfahrten, die vom Auto verlagert wurden

rund 5 Mrd. Pkm/Monat

Durchschnittlicher Ausstoß an Klimagasen (CO₂-Äquival.) je Pkm nach Umweltbundesamt (TREMODO) bei 1,5 P/Pkw umgerechnet auf Gruppengröße der verl. Fahrten (1,9)

rund 122 g CO₂ / Pkm

Durchschnittliche Einsparung an Klimagasen (CO₂-Äquival.) je Monat durch das 9-Euro-Ticket

rund 600.000 t CO₂ / Monat

Hochgerechnete Einsparung an Klimagasen (CO₂-Äquival.) durch das 9-Euro-Ticket – Ohne Berücksichtigung von induzierten ÖPNV-Fahrten im Regelangebot

Einsparung rund 1,8 Mio. t CO₂ im Aktionszeitraum

Das 9-Euro-Ticket ist in allen Medien

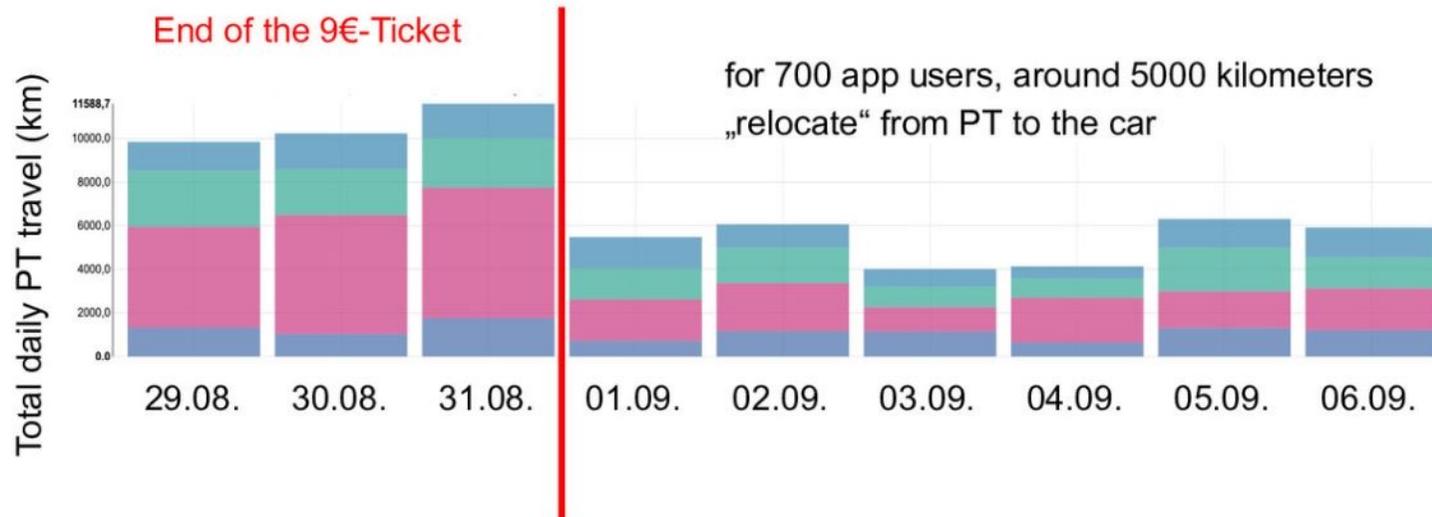
- Eine Hauptwirkung des 9-Euro-Tickets war die von Beginn an hohe Aufmerksamkeit und das überbordende Medieninteresse.
- Allein die Bilanzpressekonferenz des VDV wurde in mehreren Fernseh- und Hörfunkbeiträgen teilweise mit Liveinterviews thematisiert.
- Deutschlandweit wurden die lokalen und bundesweiten Ergebnisse sowie die Vorschläge für eine Nachfolgelösung in zahllosen Artikeln veröffentlicht.
- Dadurch war es auch möglich, immer wieder auf die Notwendigkeit zusätzlicher Mittel zur Finanzierung der gestiegenen Kosten sowie des notwendigen Angebotsausbaus hinzuweisen.



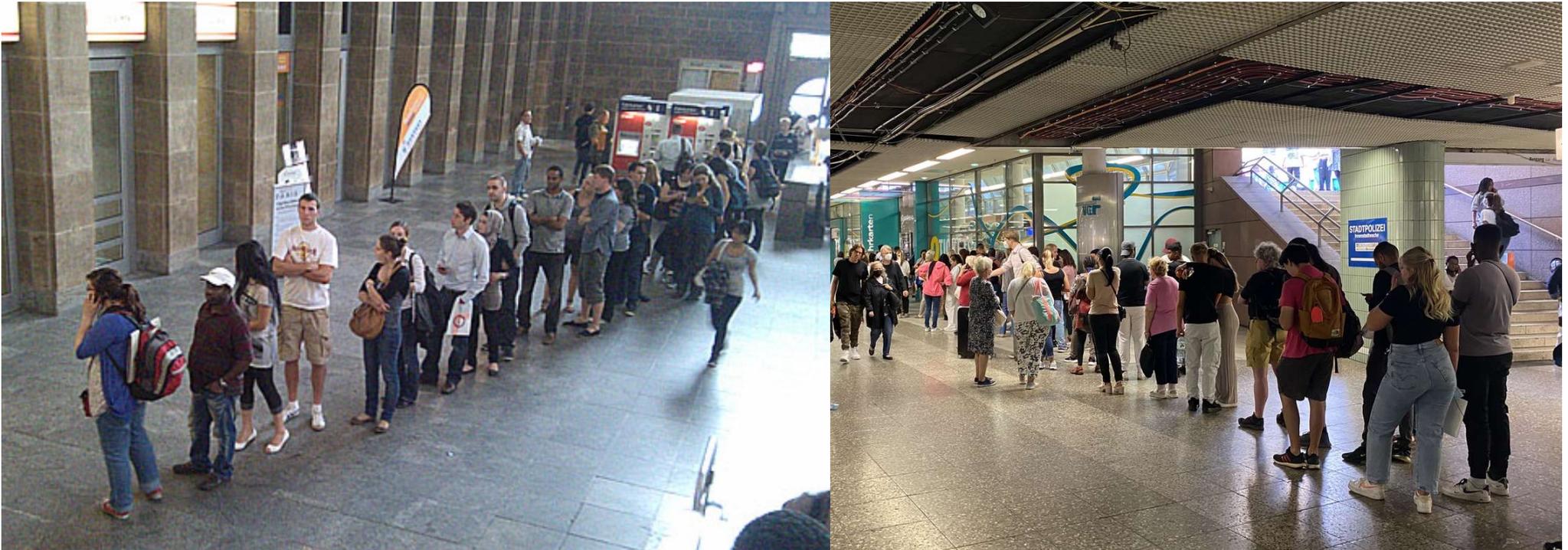
Quelle: VDV-Medienspiegel

Am Ende des Aktionszeitraums

At the end of the 9€-Ticket...



Und am Tag danach



Quellen: Julian Frigger, Ines Alberti

Beschluss des Koalitionsausschusses vom 04. September 2022

Berlin – Ergebnisse des Koalitionsausschusses

Regierung will ein neues bundesweit gültiges Nahverkehrsticket

„13. Bundesweites Ticket im Öffentlichen Nahverkehr

Das zeitlich befristete 9-Euro-Ticket für die Monate Juni bis September war ein großer Erfolg. Es wurde von den Bürgerinnen und Bürgern gut angenommen und hat ihre Ausgaben für Mobilität deutlich gedämpft. Daher soll ein bundesweites Nahverkehrsticket eingeführt werden. Die Verantwortung für den Öffentlichen Nahverkehr liegt bei den Ländern und Kommunen. Der Bund unterstützt sie dabei u.a. über die Regionalisierungsmittel. Die Bundesregierung ist bereit, den Ländern für ein bundesweites Nahverkehrsticket jährlich 1,5 Milliarden Euro zusätzlich zur Verfügung zu stellen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag zur Verfügung stellen. Die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern erarbeiten zeitnah ein gemeinsames Konzept für ein **bundesweit nutzbares, digital buchbares Abo-Ticket**. Es werden dazu verschiedene Modelle diskutiert. Von verschiedenen Verbänden und aus der Wissenschaft sind Vorschläge gemacht worden, die bei einem entsprechenden Mitteleinsatz **zu Preisen von 49 bis 69 Euro pro Monat** führen würden. Ziel ist ein preislich attraktives Ticket in diesem Rahmen.“

Quelle: Beschlusspapier des Koalitionsausschusses



Beschluss der länderoffenen Arbeitsgruppe zum bundesweiten ÖPNV-Ticket in der Sitzung am 27.01.2023: *Das Deutschland-Ticket kommt zum 01. Mai 2023*

Geltungsbereich

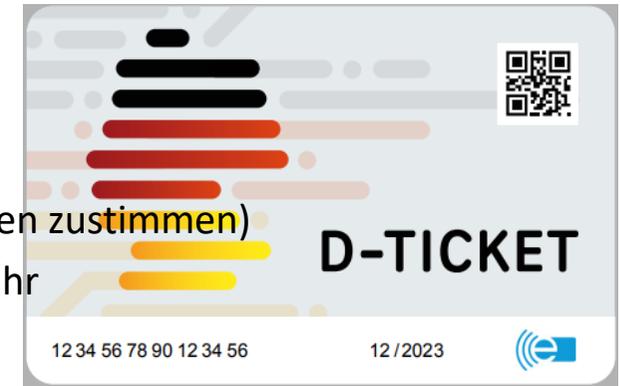
- Deutschlandweit im gesamten ÖPNV (VU muss zustimmen)
- Nicht in touristischen/historischen Verkehren
- Geltungsbereich im grenznahen Verbundgebiet möglich (Nachbarländer müssen **zustimmen**)
- Geltung im IC entsprechend den Vereinbarungen der Länder mit DB Fernverkehr

Übergang in die 1. Klasse

- Deutschlandticket nur gültig in der 2. Wagenklasse
- Übergang in die 1. Wagenklasse nach den Tarifen der Verbünde bzw. Tarifgesellschaften möglich

Mitnahmemöglichkeit/Zuschläge

- Ticket ist personenbezogen (d. h. nicht übertragbar)
- Keine Mitnahmemöglichkeit von Personen > 6 Jahre
- Keine Mitnahme von Fahrrädern und Hunden. Ergänzende/Abweichende Regelungen entsprechend den örtlichen Regelungen der Verbünde. Davon unberührt sind lokale Angebote, die in den örtlichen Tarifen angeboten werden und separat zum Abo des Deutschlandtickets erworben werden können.
- Komfortzuschlag für on-demand-Verkehre etc. möglich (entsprechend den Regelungen in den jeweiligen Tarifen)

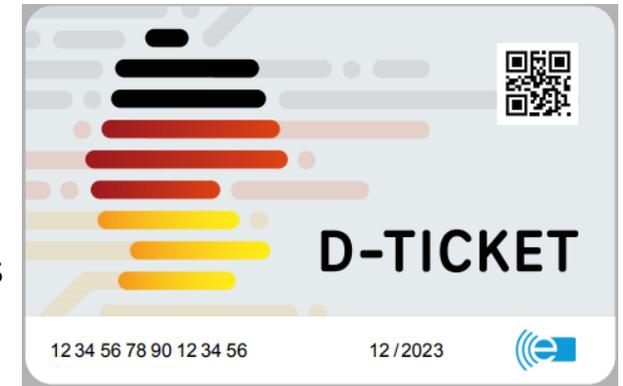


Einführungspreis 49 €/Monat

Beschluss der länderoffenen Arbeitsgruppe zum bundesweiten ÖPNV-Ticket in der Sitzung am 27.01.2023: *Das Deutschland-Ticket kommt zum 01. Mai 2023*

Ausgabe/Kündigung des Tickets

- Digital (Chipkarte und account based ticketing)
- Digital (Smartphone mit Barcode VDV/UIC)
- Vorläufige Ausgabe als digital kontrollierbares (Papier)ticket (mit QR-Code) möglich bis zur Auslieferung bzw. Bereitstellung des digitalen Tickets, längstens bis zum 31.12.2023
- Jeweils zum 1. eines Monats bestellbar (Vorbestellfristen vor Ort), Monatsscharfe Gültigkeit bis 31.12.2023, dann taggenau.
- Ticket jeweils ein Monat gültig (automatische Verlängerung, wenn nicht rechtzeitig gekündigt), Kündigung bis 10. eines Monats jeweils zum Monatsende
- Startkarten („Abo sofort“) übergangsweise bis 31.12.2023 möglich (aber ohne Verpflichtung diese Option anzubieten)
- Längere Gültigkeit in Sonderfällen denkbar (z. B. bei Integration der D-Ticket-Gültigkeit in die BC 100 in Nachfolge City-Ticket)



Beschluss der länderoffenen Arbeitsgruppe zum bundesweiten ÖPNV-Ticket in der Sitzung am 27.01.2023: *Das Deutschland-Ticket kommt zum 01. Mai 2023*

Semesterticket

Bestehende Semesterticket-Vereinbarungen sollen (zunächst) erhalten bleiben
Studierende bezahlen Solidarbeitrag unverändert über Semestergebühr,
Abführung über Studierendenwerke an Verbund nach geltenden Regelungen
Studierende können fakultativ Differenzbetrag zwischen Soli und Deutschland-Ticket an Verbund oder Unternehmen bezahlen und bekommen ein Deutschland-Ticket. Das Upgrade-Modell ist für VV nicht zwingend.

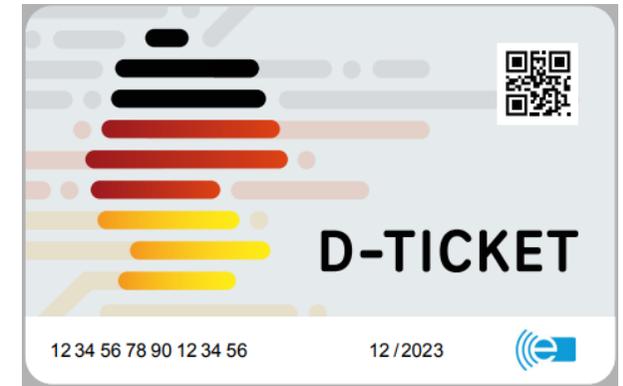
Im Zielzustand sollte möglichst schnell eine bundesweite Regelung über einen Solidarbeitrag für Studierende stehen.

Jobticket

Bundeseinheitliche Festlegung eines einheitlichen Übergangsabschlags:

- Reiner Mengenrabatt ohne Arbeitgeberbeitrag soll nichtmehr gewährt werden
- Arbeitgeberzuschuss von mindestens 25 Prozent auf den Ausgabepreis führt zu 5 Prozent Übergangsabschlag auf den Ausgabepreis

Befristeter Erhalt der bestehenden Voll-Solidarmodelle. Bundeseinheitliche Bedingungen für Voll-Solidarmodelle sind bis 01.01.2024 zu entwickeln.



Bis zum Start des Vorverkaufs am 03. April ist noch sehr viel zu tun

- Finanzierung gesetzlich sichern: Beschluss des geänderten RegG am 31.03.
- Zustimmung der EU-Kommission (Zulässigkeit der staatlichen Finanzierung)
- Musterförderrichtlinie abstimmen und in jedem Land in Kraft setzen (Verfahren des Verlustausgleichs)
- Tarifgenehmigung (Genehmigungsfiktion für D-Ticket in der Änderung RegG enthalten)
- Vertragsschluss alle beteiligten Tarifgeber und Verkehrsunternehmen zur Gründung einer Tarifgemeinschaft
- Anschreiben und Umstellen bisheriger Abo-Kunden, Kontaktaufnahme zu allen Großkunden
- Anpassung lokaler Tarife (Genehmigung), Semesterticket-Upgrade
- Anpassung lokaler Vertriebswege, Aufbau von Smartphone- und Chipkarten-Vertriebswegen, Onboarding beim eTicket Deutschland
- Kontrollfähigkeit für alle D-Tickets herstellen, Anschluss an Sperrlistenmanagement
- Aufbau einer gemeinsamen Vertriebsdatensammelstelle, Beschleunigung der Vertriebsdatenmeldungen
- Nullmessung der Marktforschung und des Mobilitätstrackings zur Evaluation
- Kundeninformation, Werbung und neue Marktbearbeitung
- Weiterentwicklung des D-Ticket (Vollsolidarmodelle, 1. Klasse, EAV, Vertriebstechnik, Finanzierung, EAV...)
- Länderplanungen für weitere sozial begründete Vergünstigungen

Chancen, Risiken und Potenziale



