
Pressemitteilung

Berlin, den 29. August 2022

Bilanz eines Erfolgsmodells: Rund 52 Millionen verkaufte 9-Euro-Tickets

Bundesweit umfangreichste repräsentative Marktforschung belegt Verlagerungseffekt. Politik und Branche fordern langfristige Finanzierungsgrundlagen für zukunftsfähigen ÖPNV.

Die Popularität des bundesweit gültigen 9-Euro-Tickets ist ungebrochen und der positive Effekt zur Bekämpfung des Klimawandels nachweisbar. Das belegen aktuelle Ergebnisse einer bundesweiten Marktforschung, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammen mit der Deutschen Bahn und den Marktforschungsinstituten Forsa und RC Research im Auftrag von Bund und Ländern durchführt. Die zentralen Erkenntnisse daraus hat der VDV heute gemeinsam mit Verkehrsminister*innen der Länder vorgestellt. Seit Verkaufsstart Ende Mai sind bis heute rund 52 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft worden. Hinzu kommen mehr als zehn Millionen Abonentinnen und Abonnnen, die das vergünstigte Ticket jeweils monatlich über den Aktionszeitraum automatisch erhalten haben. Ungeachtet der laufenden Diskussionen über eine Nachfolgeregelung fordern Landespolitik und Branchenverband langfristige Finanzierungsgrundlagen für einen zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehr.

Den Verlagerungseffekt vom Pkw zum ÖPNV belegen aktuelle Zwischenergebnisse einer bundesweiten Marktforschung mit 6.000 Interviews pro Woche, die der VDV und die Deutsche Bahn gemeinsam koordinieren: 10 Prozent der Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket haben eine Fahrt ersetzt, die sonst mit dem Pkw unternommen worden wäre. Insgesamt liegt der Anteil der aus anderen Verkehrsmitteln verlagerten Fahrten bei 17 Prozent. „Die Ergebnisse der Marktforschung belegen deutlich: Die Menschen wollen den öffentlichen Nahverkehr, wenn das Ticket einfach und verständlich sowie überall flexibel nutzbar ist. Und sie sind bereit, ihr Auto dafür stehen zu lassen, wenn so ein Ticket nicht nur über den überschaubaren Zeitraum von drei Monaten geht“, bilanzierte Dr. Maike Schaefer in ihrer Funktion als Vorsitzende der

Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Länder. „Jetzt müssen Lösungen erarbeitet werden, die den Nah- und Regionalverkehr in urbanen und ländlichen Räumen ausbauen und stärken. Das ist nur auf Basis einer langfristig gesicherten Finanzierungsgrundlage möglich, die den ÖPNV auf Dauer leistungsfähig und für alle bezahlbar macht. Hier ist insbesondere der Bund gefordert“, so die Senatorin für Mobilität der Freien Hansestadt Bremen weiter.

Preis ist Hauptargument für den Kauf, gefolgt vom Verzicht auf Autofahrten

Dass es nicht ausreicht, den Fokus allein auf eine Nachfolgelösung für ein bundesweit attraktives Ticketangebot zu legen, lässt sich auch aus der aktuellen Auswertung der Marktforschung ableiten: Der Ticketpreis spielt für Neukundinnen und Neukunden eine deutlich geringere Rolle als für bestehende Abonentinnen und Abonntenen. Er ist zwar mit 56 Prozent auch bei den Neukunden das Hauptargument für den Kauf, gleich dahinter nennen jedoch 43 Prozent der befragten Neukunden den Verzicht auf Autofahrten als Kaufgrund. Auch die Flexibilität sowie die bundesweite Gültigkeit werden als wichtige Kaufargumente genannt. Unter den Befragten, die das Ticket nicht gekauft haben, sind Hauptgründe gegen den Kauf des 9-Euro-Tickets fehlende Nutzungsanlässe (37 Prozent), die Vorliebe fürs Auto (35 Prozent) und umständliche Verbindungen (33 Prozent). Im ländlichen Raum dominieren als Nichtkaufgründe umständliche Verbindungen, Taktung, Fahrtdauer und Entfernung zur Haltestelle. Die Verkaufszahlen dort sind etwa halb so hoch wie in städtischen Gebieten.

Brandenburgs Infrastrukturminister **Guido Beermann** betonte, dass ohne eine strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund die Debatte über eine Anschlusslösung für das 9-Euro-Ticket in eine Sackgasse läuft. „Die Attraktivität des ÖPNV, das heißt gute Taktungen, ein dichtes Liniennetz und schnelle Fahrzeiten können nur mit zusätzlichen Mitteln gewährleistet werden. Die enorm gestiegenen Energie- und Kraftstoffpreise verschärfen diese Finanzsituation weiter, so dass der Bund hier zuerst seine Hausaufgaben erledigen muss. Klar ist auch: Der Bund ist gefordert, einen tragfähigen und nachhaltigen Vorschlag zu einer möglichen Nachfolge des 9-Euro-Tickets vorzulegen und die Kosten hierfür aufgrund seiner verfassungsrechtlichen Finanzierungsverantwortung vollständig zu tragen.“

Petra Berg, Ministerin für Mobilität des Saarlandes, legt den Fokus darauf, dass die Mehrheit der Fahrgäste vor allem alltägliche Fahrten wie Arztbesuche, Shopping und allgemeine Erledigungen mit dem 9-Euro-Ticket unternommen hat. Vor diesem Hintergrund forderte sie eine adäquate Anschlussregelung: „Es muss eine überzeugende Anschlusslösung für ein bundesweites Nahverkehrsticket gefunden werden, um die Bürgerinnen und Bürger weiterhin zu entlasten, die in Zeiten steigender Preise und Kosten darauf angewiesen sind.“

Zugleich muss dabei der Ausbau in den ÖPNV finanziell sichergestellt werden, denn allein der Ticketpreis genügt nicht, um die Menschen dauerhaft zum Umstieg zu bewegen.“

Auf das Engagement der Länder für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ging **Winfried Hermann**, Verkehrsminister von Baden-Württemberg, ein: „Um eine Angebotsoffensive zu starten, ist die Unterstützung des Bundes unerlässlich. Die Länder tun viel, um Busse und Bahnen zu stärken. Ohne eine deutliche Anhebung der Regionalisierungsmittel kann aber das Angebot im öffentlichen Nahverkehr nicht ausgebaut werden. Angesichts langer Laufzeiten der Verträge mit Bahnunternehmen und der mehrere Jahre im Voraus notwendigen Bestellung von Zügen brauchen die Länder Planungssicherheit. Wenn es nicht gelingt, die Regionalisierungsmittel in den kommenden Jahren deutlich und kontinuierlich zu erhöhen, werden die Länder Züge abbestellen müssen. Das Ziel im Interesse der Fahrgäste und des Klimaschutzes lautet aber: Mehr Züge und bessere Takte.“

Hochrechnung des VDV: Drei Monate 9-Euro-Ticket brachten ähnliche CO2-Einsparungen wie ein Jahr Tempolimit auf Autobahnen bringen würde

VDV-Hauptgeschäftsführer **Oliver Wolff** hob besonders die Klimawirkung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes hervor. Dazu hat der Branchenverband, der über 600 Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert, parallel zur laufenden Marktforschung eine Abschätzung zur Einsparung schädlicher Klimagase in den drei Monaten des 9-Euro-Tickets vorgenommen (auf Basis des so genannten TREMOD-Modells zur Berechnung von Emissionen): Auf Grundlage der vom Pkw auf Busse und Bahnen verlagerten Fahrten hat das 9-Euro-Ticket demnach rund 1,8 Millionen Tonnen CO₂ eingespart. „Drei Monate 9-Euro-Ticket haben etwa so viel CO₂ eingespart wie ein Jahr Tempolimit auf Autobahnen bringen würde“, verdeutlichte Oliver Wolff. „Das 9-Euro-Ticket hat also nicht nur die Bürgerinnen und Bürger finanziell entlastet, sondern auch eine eindeutig positive Wirkung fürs Klima. Alle verantwortlichen Akteure sollten daher jetzt zügig über die Fortsetzung und Weiterentwicklung eines solchen Angebots entscheiden. Wenn wir Verkehrswende und Klimawandel ernst nehmen, dann müssen wir jetzt handeln“, appellierte der Hauptgeschäftsführer des VDV. Anfang Oktober findet die Umstellung der Vertriebssysteme auf die ab Januar 2023 geltenden Tarife statt. Vor diesem Hintergrund schlug Wolff vor, den kommenden Monat zu nutzen, um spätestens bis dahin gemeinsam eine für die Verkehrsunternehmen wirtschaftliche und für die Fahrgäste attraktive Lösung zu erarbeiten.

Alle Infos zur Bilanz des 9-Euro-Tickets finden Sie hier:

www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Seine über 600 Mitgliedsunternehmen befördern täglich mehr als 30 Millionen Menschen in Bussen und Bahnen und transportieren jährlich rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. So sorgen der VDV und seine Mitglieder für mehr klimaschonende Mobilität von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr!



Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Sollten Sie keine Presseinformationen mehr von uns wünschen oder sich Ihre Kontaktdaten geändert haben, informieren Sie uns bitte per Mail an presse@vdv.de. Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).