Fachgebiet **Integrierte Verkehrsplanung**

HANNES CARL BONNET

Das Neun-Euro-Ticket – effektive Maßnahme im Sinne der integrierten Verkehrsplanung?

BACHELORARBEIT

11. Februar 2023

Technische Universität Berlin

Bachelorarbeit

Abgabedatum: 13.02.2023

Lehrveranstaltung: Integrierte Verkehrsplanung

Autor: **Hannes Carl Bonnet**

Matrikelnummer: 398391

Studiengang: Verkehrswesen

Erstgutachter: **Alexander Rammert**

Zweitgutachter: Herr Prof. Dr. Schwedes

Berlin, Februar 2023

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin
Telefon: +49 (0)30 314-78767
Sekretariat: +49 (0)30 314-25145
Telefax: +49 (0)30 314-27875
oliver.schwedes@tu-berlin.de

www.ivp.tu-berlin.de

© TU Berlin Alle Rechte vorbehalten

Zusammenfassung

Die folgende Arbeit untersucht, inwiefern das 9-Euro-Ticket den Ansprüchen der Integrierten Verkehrsplanung gerecht wird. Dafür wird die Entstehungsgeschichte der Maßnahme analysiert und systematisch mit den vier Ebenen der Integrierten Verkehrsplanung abgeglichen. Auch wenn die grenzübergreifende Zusammenarbeit zur Umsetzung der bundesweiten Nutzbarkeit des 9-Euro-Tickets gut funktionierte, ließ sich feststellen, dass die Maßnahme in ihrer Effektivität an vielen Stellen unter der sehr kurzen Planungsdauer und politischer Kurzsichtigkeit litt. Nicht nur die späte Integration von Expert*innen und wichtigen Akteuren, sondern auch die mangelnde normative Integration ließen die Wirkung der Maßnahme schrumpfen. Die Analyse unterschiedlicher Studien zu den Effekten des 9-Euro-Tickets zeigte, dass die geplante sozialpolitischen Wirkung zwar zu großen Teilen eintrat, die positiven verkehrs- und klimarelevanten Effekte allerdings gering ausfielen. Neben der finanziellen Entlastung kann der größte Gewinn der Maßnahme in dem Impuls für den ÖPNV gesehen werden. Das gesteigerte Interesse und die politische und gesellschaftliche Aufmerksamkeit öffneten dem ÖPNV die Tür für weitere umfangreiche Maßnahmen.

Abstract

The following paper examines to what extent the 9-Euro-Ticket meets the requirements of integrated transport planning. For this purpose, the genesis of the measure is analyzed and systematically compared with the four levels of integrated transport planning. Even though the cross-border cooperation to implement the nationwide usability of the 9-Euro-Ticket worked well, it could be observed that the measure suffered in many places in its effectiveness from the very short planning period and political short-sightedness. Not only the late integration of experts and important stakeholders, but also the lack of normative integration caused the impact of the measure to shrink. The analysis of different studies on the effects of the 9-Euro-Ticket showed that while the planned socio-political effect largely materialized, the positive transport and climate-relevant effects turned out to be small. In addition to the financial relief, the greatest benefit of the measure can be seen in the impetus for public transport. The increased interest and the political and social attention opened the door for further extensive measures for public transport.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung ... 1

2 Integrierte Verkehrsplanung ... 3

2.1 Normative Integration ... 3

2.2 Politische Integration ... 4

2.3 Fachliche Integration ... 5

2.4 Räumliche Integration ... 6

2.5 Wirkungsweise ... 6

3 Entstehung des 9-Euro-Ticket ... 7

3.1 Planungsverlauf ... 7

4 Die Planung in den Augen der integrierten Verkehrsplanung ... 19

4.1 Normative Integration und Wirkungsweise ... 19

4.2 Politische Integration ... 21

4.3 Fachliche Integration ... 23

4.4 Räumliche Integration ... 24

5 Effektivität des 9-Euro-Tickets ... 26

5.1 Soziale Effekte ... 26

5.2 Stärkung des ÖPNV ... 30

5.3 Beitrag zum Klimaschutz ... 37

6 Fazit & Ausblick ... 42

Literaturverzeichnis ... 45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Liste der Sachverständigen im Verkehrsausschuss (eigene Darstellung)..... 10
Abbildung 2: Einfluss von Corona auf den ÖPNV (Zandt 2022b)..... 12
Abbildung 3: Akteure im ÖPNV (Dziekan & Zistel 2018: 349)..... 21
Abbildung 4: Beteiligungsparadoxon (BMDV 2004)..... 22
Abbildung 5: Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland (Dörrbecker 2012) 25
Abbildung 6: Veränderung im Mobilitätsverhalten der Ticketbesitzer*innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Hille & Gather 2022: 15) 28
Abbildung 7: Veränderung im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer*innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Hille & Gather 2022:19)..... 29
Abbildung 8: Veränderung der Mobilität nach Verkehrsträgern (Destatis 2023) 32
Abbildung 9: ÖPNV-Nutzung vor Einführung des 9-Euro-Tickets nach ÖPNV-Zeitkartenbesitz zum Zeitpunkt der Befragung (Nobis 2022: 6; eigene Markierung eingefügt) 34
Abbildung 10: Umfrage zu einer Nachfolgelösung des 9-Euro-Tickets in Deutschland (Kords 2022b) 36
Abbildung 11: Abschätzung der Klimawirkung des 9-Euro-Tickets auf Basis der bundesweiten Marktforschung und des TREMOD-Models (VDV 2022: 268)..... 38
Abbildung 12: Ungleichmäßige Intervalle bei Ermittlung der Entfernung von substituierten Fahrten (VDV 2022: 243 (eigene Markierung in Gelb))..... 39
Abbildung 13: Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehr 1990 bis 2021, Schätzung für 2022 und jährliche Sektorziele 2020 bis 2030 (Hartz et al. 2022: 15) 41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ergänzende Übersicht über zentrale Punkte der Sachverständigen aus der öffentlichen Anhörung und den Stellungnahmen 14

Abkürzungsverzeichnis

BDO	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
CO_2	Kohlenstoffdioxid
FGSV	Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen
km	Kilometer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin – Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein – Ruhr

1 Einleitung

Einen ganzen Sommer lang hat das 9-Euro-Ticket Millionen Menschen durch Deutschland befördert (vgl. VDV 2022b: 113). Von Juni bis August 2022 erlaubte die Fahrkarte für nur 9€ monatlich die bundesweite Nutzung des ÖPNV (vgl. BMDV 2022). Seit Veröffentlichung der Maßnahme spickte das Thema regelmäßig Titelblätter, füllte Fernsehsendungen und wurde auch in der Bevölkerung über alle Schichten und Milieus hinweg diskutiert. Schnell wurde klar, welche Distanzen mit Hilfe des ÖPNV zurückgelegt werden können. Im Regionalverkehr kann ohne umzusteigen bis zu 320 km weit gefahren werden, und das Inkaufnehmen vieler Umstiege ermöglicht noch längere Reisen, z.B. vom Allgäu bis nach Sylt (vgl. RND 2022a). Neue günstige Reisemöglichkeiten für die einen und die Angst vor überfüllten Zügen oder zu vielen Urlaubern auf der persönlichen Lieblingsinsel für die anderen (vgl. Welt 2022a). Für nicht wenige wurde das 9-Euro-Ticket zum einem der Ereignisse des Jahres (vgl. YouGov 2022).

Dass der Verkehrssektor seit Jahren seine Klimaziele verpasst und ohne die Stärkung des Umweltverbunds die erfolgreiche Verkehrswende verfehlen wird, ist kein Geheimnis (vgl. Umweltbundesamt 2022). Trotz dieses Wissens tut sich die Politik der letzten Jahre schwer, sich aktiv für die Umsetzung weitreichender Maßnahmen im ÖPNV einzusetzen (vgl. Götz 2019). Als sich der Koalitionsausschuss Ende März 2022 zusammensetzte, um ein Maßnahmenpaket zur Entlastung der Bürger*innen zu schnüren, erwartete daher kaum eine*r das 9-Euro-Ticket.

Mithilfe dieser Arbeit soll nachvollzogen werden, wie es zur Entstehung der Maßnahme kam und wie die Planung des Tickets verlaufen ist. Als eine Art Pilotprojekt deutscher Verkehrsplanung gibt das 9-Euro-Ticket den Anlass zu einer genaueren Betrachtung (vgl. BUND 2022). Sind trotz der kurzfristigen Umsetzung moderne, an den Bedarfen der Menschen orientierten Planungsansätze verfolgt worden? Zur Beantwortung dieser Frage wird die Lehre der Integrierten Verkehrsplanung als Orientierung herangezogen. Bereits seit über 50 Jahren kämpft die Lehre der Integrierten Verkehrsplanung nun schon um Beachtung in den Verkehrsplanungsprozessen in Deutschland (vgl. Schwedes & Rammert 2020: 12). Nachdem sich die etablierten Akteure jahrzehntelang gegen Veränderungen gesträubt hatten, wurden 2018 erste Ansätze der Integrierten Verkehrsplanung in die Regelwerke der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) integriert (vgl. ebd.: 23). Doch auch heute gibt es genügend Negativbeispiele in der deutschen Verkehrspolitik und -planung, die sich der integrierten Verkehrsplanung gegenüber versperren oder sie schlichtweg ignorieren (vgl. ebd. 26). Um die regelmäßig verpassten verkehrspolitischen Zielkriterien endlich nachhaltig zu erreichen, ist es an der Zeit, die Planungsprozesse evidenzbasiert, inklusiv und kommunikativ zu gestalten.

Zum Zweck dieser Analyse wird im folgenden Kapitel ein tieferer Einblick in die Lehre der Integrierten Verkehrsplanung ermöglicht. Hierfür werden die vier Integrationsebenen vorgestellt, welche den Kern des integrierten Planungsverständnisses bilden und die Ansprüche einer modernen integrierten Verkehrsplanung begründen. Daraufhin wird der Planungsverlauf des 9-Euro-Tickets genau betrachtet und im anschließenden Kapitel systematisch mit den zuvor erläuterten Integrationsebenen abgeglichen. Konnte die Planung den Ansprüchen der Integrierten Verkehrsplanung gerecht werden?

Bundeskanzler Olaf Scholz bezeichnet das 9-Euro-Ticket als „eine der besten Ideen, die wir hatten", und auch Bundesverkehrsminister Volker Wissing war schon nach wenigen Wochen vom Erfolg der Maßnahme überzeugt (vgl. Spiegel Online 2022a; BMDV 2022). Um diesen Erfolg genauer zu prüfen, soll im zweiten Teil dieser Arbeit ein Blick auf die Effektivität der Maßnahme geworfen werden. Welche konkreten Ziele, an denen sich der Erfolg messen lässt, gab es überhaupt, und konnten diese effizient erreicht werden? Die Betrachtung unterschiedlicher Studien und Marktforschungen soll helfen darüber Erkenntnisse zu gewinnen und die Wirkung der Maßnahme einschätzen zu können.

Abschließend sollen die Ergebnisse zusammengefasst und ein kleiner Ausblick gewährt werden. Manch Politiker*in bezeichnet das 9-Euro-Ticket als Meilenstein für den ÖPNV und die Mobilitätswende (vgl. Yuksel 2022). Rechtfertigen die Planung und Effekte der Maßnahme, sowie die letzten Entwicklungen in der Verkehrspolitik, diese Hoffnung machende Einschätzung?

2 Integrierte Verkehrsplanung

Bei der Integrierten Verkehrsplanung handelt es sich um einen modernen Planungsansatz, der eine Alternative zu der traditionellen Vorstellung von Verkehrsplanung darstellt. Er verfolgt nicht den Anspruch des stetigen Verkehrswachstums, sondern setzt stattdessen auf mögliche Vermeidung von Verkehr (vgl. Schwedes & Rammert 2020: 10). Über Jahre wurde die zunehmende Motorisierung begrüßt und mit dem Ausbau des Straßennetzes erwidert. Inzwischen werden die negativen Folgen dieser Verkehrsplanung in Form von ökologischen und gesundheitlichen Belastungen sowie der Entwertung von Lebensräumen deutlich (vgl. Gertz & Holz-Rau 2020: 19). Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, fokussiert sich die integrierte Verkehrsplanung anstelle des Verkehrsflusses auf den Menschen und seine individuelle Mobilität (vgl. Schwedes & Rammert 2020: 34). Um diesem Anspruch gerecht zu werden und den klimarelevanten Folgen der aktuellen Verkehrsentwicklung entgegenzuwirken, werden nicht nur der MIV, sondern auch alle anderen Verkehrsträger in die Planung einbezogen (vgl. Gertz & Holz-Rau 2020: 19). Darüber hinaus muss die Planung das Gesamtsystem im Auge behalten, daher alle wichtigen Akteure integrieren und die Effekte außerhalb des beplanten Bereichs berücksichtigen (vgl. Schwedes & Rammert 2020: 35). Sowohl räumlich als auch fachlich. Das Gerüst einer erfolgreichen integrierten Planung bilden die vier Integrationsebenen (vgl. ebd.: 24). Diese gilt es während des Planungsverlaufs zu berücksichtigen. Um im Verlauf der Arbeit betrachten zu können, ob sich in der Planung des 9-Euro-Tickets Ansätze der modernen und integrierten Verkehrsplanung wiederfinden, sollen im folgenden Kapitel die vier Integrationsebenen und damit die Kernpunkte der Integrierten Verkehrsplanung vorgestellt werden.

2.1 Normative Integration

Die erste Schwachstelle der herkömmlichen deutschen Verkehrsplanung ist die Grundlage, nach welcher über verkehrsplanerische Maßnahmen entschieden wird. In der Regel fehlt der normative Bezug. Selten ist eindeutig nachvollziehbar auf welcher Basis Entscheidungen für oder gegen bestimmte Maßnahmen getroffen werden. Häufig findet man den Versuch über objektive Abwägungsverfahren die passende Maßnahme bestimmen zu wollen. So wird beispielsweise anhand möglicher Einsparung von Reisezeit und -kosten über das Umsetzen verkehrsplanerischer Maßnahmen entschieden. Dabei werden alle anderen Einflussfaktoren oder Effekte der Maßnahmen regelmäßig ausgeblendet (vgl. Gertz & Holz-Rau 2020: 19). Der Versuch den Verkehr als rein technisches System zu objektivieren, endet häufig in intransparenten Kompromisslösungen (vgl. Schwedes & Rammert 2020: 26).

An dieser Stelle kommt die normative Integration ins Spiel. Ziel ist es einen Pfad vorzugeben, nach dem verkehrspolitische Entscheidungen getroffen werden. Diese normative Einbettung sieht vor, dass eine Maßnahme immer transparent einem übergeordneten Leitbild zugeordnet werden kann. Leitbilder sollen die Richtung für die Zukunft einer Gesellschaft vorgeben. Sie sollten gesellschaftlich ausdiskutiert sein und dienen der Politik und Planung zur Orientierung. Um die Leitbilder zu verfolgen, müssen sich Politik und Planung auf Zielkriterien einigen. Sie konkretisieren die Leitbilder und stellen evaluierbare Größen für die Planung auf. Es ist wichtig in enger Kooperation mit Expert*innen realisierbare Ziele zu setzen, um im Verlauf der Planung die Wirkung bewerten zu können. Um diese Zielkriterien möglichst effizient und effektiv zu erfüllen, ist es im nächsten Schritt die Aufgabe der Planung Strategien aufzustellen. Die Entwicklung der Strategie erfordert enge Zusammenarbeit mit unterschiedlichen politischen und gesellschaftlichen Akteuren. Es gilt sich die verschiedenen Interessen und Perspektiven anzuhören und die Zusammenhänge zu verstehen und zu berücksichtigen. Erst nachdem diese Phasen der Planung durchlaufen sind, sollten konkrete Maßnahmen entwickelt werden. Diese normative Integration sorgt dafür, dass nachvollziehbar ist warum die gewählte Maßnahme zum Einsatz gekommen ist. Es sollte ersichtlich sein, welches Leitbild verfolgt wird, und was die Ziele der Strategie hinter dieser Maßnahme sind (vgl. ebd.: 27 ff.).

2.2 Politische Integration

Die Proteste gegen den Bau des Stuttgarter Hauptbahnhofs oder die Entscheidung des Verfassungsgerichts gegen die Diesel-Fahrverbote in manchen Städten machen deutlich, dass die politische Integration in der deutschen Verkehrsplanung häufig zu kurz kommt. Zu oft werden wichtige Akteure ignoriert. Dies hat Konflikte zwischen den einzelnen Akteursgruppen zur Folge und führt zu Misstrauen zwischen Politik, Planung und Gesellschaft. Auf Grund der hohen Konfliktpotentials gilt es für die integrierte Verkehrsplanung die Kommunikation zwischen genau diesen drei Akteursgruppen zu verbessern (vgl. ebd.: 31).

Die Politik ist durch ihre gesellschaftliche Befugnis in der Position neue Leitbilder festzulegen und verkehrsrelevante Entscheidungen zu treffen. Um so wichtiger ist es, dass die politischen Entscheidungen auf Grundlage von Sachverständnis und Wissen getroffen werden. Aus diesem Grund muss die Politik frühzeitig Expert*innen heranziehen um das nötige Wissen über Mobilität, Verkehr und Infrastruktur zu erlangen. Nur so können Wechselwirkungen und Zusammenhänge verstanden und beim Treffen von Entscheidungen berücksichtigt werden. Doch auch die planenden Akteure, wie Bundesministerien, Verwaltung, Kommunalämter und Planungsbüros müssen bessere Integrationsarbeit leisten. Die Bedeutung der Partizipation der Zivilgesellschaft in den Planungsprozess wird von den

Akteuren der Planung häufig verkannt oder schlichtweg ignoriert. Auch wenn den zivilen Akteuren oft das Verständnis für die planungsrelevanten Prozesse fehlt, können sie einen wichtigen Beitrag leisten. Das Gestalten von Lebensräumen, Verkehr und Mobilität, sorgt für große persönliche Betroffenheit in der Zivilgesellschaft. Dieser Umstand gepaart mit der Intransparenz von deutschen Verwaltungen führt zu zunehmenden Konflikten zwischen den Akteuren der Planung und der Zivilgesellschaft. Zu den Akteuren der Zivilgesellschaft zählen Bürgerinitiativen, Vereine, Interessenvertretungen und Verbände, welche auf lokaler, regionaler oder bundesweiter Ebene agieren können. Die Reaktionen auf den Bau des Stuttgarter Hauptbahnhofs haben gezeigt, wie die Reaktion aussehen können, wenn sich die Zivilgesellschaft von der Planung ignoriert fühlt (vgl. ebd.: 31 ff.).

2.3 Fachliche Integration

Eindimensionales Denken und das Ignorieren der Abhängigkeiten zwischen Verkehr und anderen Planungsresorts ist eine der ersten Schwachstellen, die von der integrierten Verkehrsplanung an der traditionellen Planung bemängelt wurde. Zu oft werden die Auswirkungen verkannt, die verkehrsplanerische Maßnahmen auf andere Planungsfelder haben. So kann beispielsweise die verbesserte Anbindung einer Wohnsiedlung an den ÖPNV einen großen Beitrag für die Chancengleichheit innerhalb einer Stadt leisten (vgl. ebd.: 34).

Um dieser traditionellen Trennung von Fachbereichen und Planungsresorts entgegenzuwirken, ist eines der Kernelemente der integrierten Verkehrsplanung die fachliche Integration. Dabei wird zwischen interner und externer Integration unterschieden. Bei der internen Integration geht es um die Verknüpfung der unterschiedlichen Themenfelder innerhalb der Verkehrsplanung. In der ursprünglichen Verkehrsplanung werden diese primär in Infrastrukturbau und Verkehrsflusssteuerung unterteilt. Die integrierte Verkehrsplanung erweitert diese um den Menschen und sein Mobilitätsverhalten. Ziel ist es sich an den Bedarfen des Menschen zu orientieren und seine verkehrsrelevanten Entscheidungen zu beeinflussen. Da all diese Themenfelder den Planenden unterschiedliche Kompetenzen abverlangen, ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit dieser Fachbereiche notwendig. Dadurch sollen die verkehrsrelevanten Entscheidungen, noch vor der Entstehung von Verkehr, im Sinne der nachhaltigen Verkehrsentwicklung beeinflusst werden (vgl. ebd.: 34 ff.).

Die externe Integration meint den Austausch und die Zusammenarbeit der Verkehrsplanung mit benachbarten Fachdisziplinen, wie z.B. der Umwelt- oder Raumplanung. Ohne diese Kooperation ist eine nachhaltige und ganzheitliche Gestaltung von Verkehr und Mobilität kaum vorstellbar. Gerade innerhalb der Strategien können durch fachliche Integration große Effekte erzielt werden. So ermöglicht

die Symbiose themenfeldübergreifender Maßnahmen eine deutliche Steigerung der Wirksamkeit. (vgl. ebd.: 34 ff.).

2.4 Räumliche Integration

Ähnlich wie die Klimakrise oder die Corona-Pandemie endet Verkehr nicht an Grenzen, sondern wirkt darüber hinaus. Die Planung betrachtet hingegen zu häufig nur den Verkehr innerhalb der administrativen Grenzen. Dabei ist eine der Besonderheiten der Verkehrsplanung die grenzüberscheitende Wirkung wie sie bei Pendlerverknüpfungen oder verkehrsinduzierenden Maßnahmen zu beobachten ist.

Durch regionale Integration, also durch gemeinsame, grenzüberschreitende Kooperation sollen die grenzübergreifenden Wirkungen erkannt und Probleme vermieden werden. Die Wirkungen sind in vielen Bereichen zu finden. So können Infrastrukturprojekte wie der Bau einer Autobahn auch den Verkehr auf Zubringern in der benachbarten Region beeinflussen. Gerade in und um Metropolregionen ist die räumliche Integration von großer Bedeutung. Eine Ballung an Arbeitsplätzen und Freizeitmöglichkeiten in Städten induziert regelmäßigen Verkehr auch in angrenzenden Regionen. Häufig fehlen die regionalen Abstimmungen und Koordinationen, sodass eine gemeinsame Planung mit dem Umland nicht möglich ist. In Deutschland erschweren föderale Verwaltungs- und Planungsstrukturen die Zusammenarbeit. Die Zersplitterung von Zuständigkeiten und Finanzierungsquellen erschweren die grenzübergreifende Integration (vgl. ebd.: 37 ff.).

2.5 Wirkungsweise

Zusätzlich zu den Ebenen der Integration muss auch die Wirkungsweise von Maßnahmen berücksichtigt werden. Dabei unterscheidet die Integrierte Verkehrsplanung zwischen restriktiven (Push-) und angebotserweiternden (Pull-) Maßnahmen (vgl. ebd.: 41). Allerdings finden sich in den politischen Entscheidungen der letzten Jahre wenig restriktive Maßnahmen. Zu groß ist die Angst, sich bei der Bevölkerung unbeliebt zu machen und die eigene Wiederwahl zu gefährden. Häufig fehlt der Mut die Privilegien des Autoverkehrs abzubauen. Dabei ist sich die Integrierte Verkehrsplanung einig, dass nur die Kombination von angebotserweiternden Maßnahmen im Umweltverbund und restriktiven Maßnahmen im MIV die dringend nötige Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern bewirken kann (Hekler et al. 2022: 20). Stattdessen werden die Verkehrsträger weiterhin parallel gefördert und somit sinnvolle Maßnahmen wie z.B. ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen gemieden.

3 Entstehung des 9-Euro-Ticket

Beim 9-Euro-Ticket handelt es sich um eine Maßnahme der Bundesregierung, die von Juni 2022 bis August 2022 aktiv war. In diesem Zeitraum konnten Fahrkarten für den ÖPNV stark vergünstigt erworben werden. Das Ticket galt jeweils einen Monat und kostete 9€. Es war bundesweit nutzbar und wurde rund 52 Millionen Mal verkauft (vgl. BMDV 2022). Grund für diese Maßnahme waren die steigenden Energiepreise, die sich für einen großen Teil der Bevölkerung finanziell bemerkbar machten. Doch auch für die Umwelt und den ÖPNV selbst sollte die Maßnahme Vorteile bringen (vgl. Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP 2022: 11 f.). Die persönliche Betroffenheit vieler Bürger*innen sorgte dafür, dass das Vorhaben seit seiner Bekanntmachung von großer medialer Aufmerksamkeit verfolgt wurde. Doch nicht alle Menschen befürworteten diese Maßnahme (vgl. Statista 2022). In folgendem Kapitel soll genauer betrachtet werden, wie die Maßnahme des 9-Euro-Tickets entstand und wie die Umsetzung erfolgte. Es soll dazu dienen im Anschluss nachvollziehen zu können, ob ein moderner und integrierter Ansatz nach den Grundsätzen der integrierten Verkehrsplanung erkennbar ist.

3.1 Planungsverlauf

Am 23. März 2022 tagte der Koalitionsausschuss der Bundesregierung, um sich auf weitere finanzielle Entlastung für die Bevölkerung zu einigen. Als Ergebnis wurde am Folgetag das „Maßnahmenpaket des Bundes zum Umgang mit den hohen Energiekosten“ veröffentlicht [1]. Die Ausgangslage, die ein solches Maßnahmenpaket notwendig machte, war die – infolge des völkerrechtswidrigen Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine und der folgenden Sanktionen – angespannte Lage an den Energiemärkten. Daneben sorgten unter anderem Lieferengpässe für stark steigende Lebensunterhaltungskosten, die viele Bürger*innen in finanzielle Bedrängnis brachten (vgl. BMWK 2022: 1). Das Paket sollte durch eine Vielzahl von Maßnahmen für Abhilfe sorgen. Darunter war ein von FDP-Parteichef Lindner schon frühzeitig geforderter Tankrabatt[2], also eine Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe für 3 Monate (vgl. Bauchmüller & Roßbach 2022; BMWK 2022: 6). Damit sollte den steigenden Spritpreisen an deutschen Tankstellen entgegengewirkt werden. Da dieser Vorschlag nicht den Vorstellungen des

[1] BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022): Maßnahmenpaket des Bundes zum Umgang mit den hohen Energiekosten. URL: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/massnahmenpaket-des-bundes-zum-umgang-mit-den-hohen-energiekosten.pdf?__blob=publicationFile&v=14 (31.01.2023)

[2] Ursprünglich plante Lindner mit dem Tankrabatt einen Rabatt, der direkt an den Kassen der Tankstellen gutgeschrieben wird und den Tankstellenbesitzern vom Finanzministerium erstattet wird. Aufgrund politischer Gegenwehr wurde stattdessen die Steuersenkung eingeführt (vgl. Focus Online 2022). Sowohl in der Presse als auch im Volksmund wurde von der Maßnahme weiterhin als Tankrabatt gesprochen. Auch im weiteren Verlauf dieser Arbeit ist mit dem Tankrabatt die Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe für 3 Monate gemeint.

Koalitionspartners Bündnis 90/Die Grünen entsprach, wurde ein Kompromiss gefunden (vgl. Tuma 2022). Man einigte sich zusätzlich auf eine Vergünstigung des ÖPNV mit derselben Geltungsdauer wie der Tankrabatt. Ein Monatsticket für den ÖPNV sollte in einem Zeitraum von drei Monaten jeweils 9€ kosten. Im Maßnahmenpaket wird der ÖPNV als Alternative zum privaten Auto genannt und als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel neben dem Fahrrad. Die Maßnahme hatte zwar mit der finanziellen Entlastung primär sozialpolitische Ziele, dennoch betont sie auch die klimarelevanten Vorteile des ÖPNV und weckt damit die Erwartungen, den ÖPNV im Sinne der Verkehrswende und des Klimaschutzes langfristig stärken zu wollen. Das 9-Euro-Ticket wird allerdings mit nur zwei Sätzen im Maßnahmenpaket bedacht. Über die Umsetzung wird nur geschrieben, dass die Regionalisierungsmittel so erhöht werden, dass die Bundesländer die Maßnahme organisieren können (vgl. BMWK 2022: 6).

Mit diesen Informationen wurden am Folgetag die Länder, Verkehrsverbünde und Verkehrsbetriebe überrascht (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 15 ff.). Während einer Sonderverkehrsministerkonferenz wurden die Beteiligten über die Inhalte des Maßnahmenpakets informiert. Zu Anfang blieben viele relevante Fragen ungeklärt. Im Beschluss der Verkehrsministerkonferenz[3] wurde gebeten, dringende Punkte rund um das Ticket zu klären. Zwei Wochen später wurden erstmals konkrete Details bekanntgegeben. Das Ticket sollte bundesweit gelten, Besitzern von ÖPNV-Abonnements oder Semestertickets sollten automatisch der vergünstigte Preis berechnet werden. Außerdem sollte das Angebot nicht für Fernverkehrszüge und Fernbusse gelten (vgl. mdr 2022).

Am 10. Mai 2022 veröffentlichten die Regierungsparteien von SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen gemeinsam den passenden Gesetzentwurf „Entwurf eines siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ [4]. Dieser beinhaltete im ersten Teil die Erhöhung der Regionalisierungsmittel um zusätzliche 1,2 Milliarden Euro zur Abfederung der Einnahmeeinbußen infolge der Covid19-Pandemie. Der Bund übernahm damit die Hälfte der zu erwartenden Einbußen für das Jahr 2022. Der Rest sollte von den Ländern getragen werden. Somit sollte sichergestellt werden, dass der ÖPNV sein Angebot in Umfang und Qualität aufrechterhalten kann (vgl. Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP 2022: 10). Im zweiten Teil des Gesetzentwurfs ging es um die Umsetzung des 9-Euro-Tickets. Dafür stellte der Bund zusätzliche 2,5 Milliarden Euro bereit und trug die vollen Kosten. Das Geld sollte auf die Länder verteilt werden, konnte aber im Laufe der Maßnahme je nach Bedarf selbstständig unter den Ländern umverteilt werden. Allerdings wurden vom Bund nur die finanziellen Mittel bereitgestellt, die Umsetzung lag in der Verantwortung der Länder (vgl. ebd.: 11).

[3] Verkehrsminsterkonferenz (2022): Beschluss der Sonderverkehrsminsterkonferenz am 25. März 2022. URL: https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-03-25-sonder-vmk-telefonschaltkonferenz/22-03-25-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (31.01.2023)

[4] Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP (2022): Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. URL: https://dserver.bundestag.de/btd/20/017/2001739.pdf (31.01.2023)

Auch wenn die Maßnahme im Zuge des Entlastungspakets präsentiert wurde und damit primär sozialpolitische Auswirkungen verfolgte, finden sich im Gesetzesentwurf weitere Ziele, die verkehrs- und klimarelevant sind. So wird der Umstieg der Bürger*innen auf den ÖPNV und damit auch die Stärkung des Verkehrsträgers genannt. Außerdem wird mehrfach die Umweltfreundlichkeit des ÖPNV betont und die Einsparung von Energie und die Reduzierung von Treibhausgasen zum Ziel erklärt. Damit sei die Maßnahme mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar und beeinflusse besonders den Nachhaltigkeitsindikator II „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen" (vgl. ebd.: 11f.). Zwei Tage später beriet sich erstmals der Bundestag zu diesem Thema. Während von den Vertretern der Koalitionsparteien die Vorzüge der Maßnahme und überwiegend lobende Worte für das Ticket ausgesprochen wurden, äußerte sich die Opposition vor allem negativ. Es wurde mehrfach bemängelt, dass die Maßnahme nicht nachhaltig wirke und die finanziellen Mittel im ÖPNV besser hätten investiert werden können. Die Verbesserung des Angebots, besonders in ländlichen Räumen sei wichtiger als der Preis. Auch fürchtete man überlastete Züge und stark steigende Preise nach Ende der Maßnahme (vgl. Donth & Moncsek In: Deutscher Bundestag 2022: 3194 ff.). Von Seiten der Fraktion DIE LINKE wurde bemängelt, dass die Maßnahme mit drei Monaten zu kurz und halbherzig sei. In diesem Zeitraum gewinne man zu wenig Entlastung und zu wenig Erkenntnisse. Insgesamt setze sich die Politik nicht konsequent genug für die Verkehrswende ein (vgl. Donth In: Deutscher Bundestag 2022: 3197).

Über den Entwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes sollte am 19. Mai im Bundestag und am 20. Mai im Bundesrat abgestimmt werden. Um dafür eine abschließende Beschlussempfehlung zu erhalten, traf sich am 16. Mai 2022 der Verkehrsausschuss zu einer öffentlichen Anhörung [5]. Neben dem Entwurf der Koalitionsfraktionen, wurde außerdem ein Antrag der Fraktion DIE LINKE mit dem Titel „Neun-Euro-Ticket verlängern – Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs beschleunigen" diskutiert. Dieser forderte eine Verlängerung des 9-Euro-Tickets bis zum Jahresende. Für die Anhörung wurden Sachverständige eingeladen, um ihre Expertise abzugeben. Bei den Sachverständigen handelt es sich um eine Auswahl von Vertreter*innen von Verkehrsverbünden, Aufgabenträgern, Politik und Interessenverbänden (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 4).

[5] Verkehrsausschuss Deutscher Bundestag (2022a): Stenografisches Protokoll der 10. Sitzung. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/895796/cb9f430175a45fa922649c09ece12de5/10-Protokoll-16-05-2022-data.pdf (31.01.2023)

Liste der Sachverständigen

José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Vorstand)

Robert Dorn (Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Stellv. Geschäftsführer)

Jens Hilgenberg (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) Friends of the Earth Germany, Leiter Verkehrspolitik)

Christiane Leonard-Tiemann (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (BDO), Hauptgeschäftsführerin)

Hilmar von Lojewski (Deutscher Städtetag, Beigeordneter, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr)

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH, Geschäftsführer)

Dr. Jan Schilling (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Rechtsanwalt, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr)

Dr. Matthias Stoffregen (mofair e. V. – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, Geschäftsführer)

Abbildung 1: Liste der Sachverständigen im Verkehrsausschuss (eigene Darstellung)

Aus den Stellungnahmen der Sachverständigen und ihren Antworten auf die Fragen des Verkehrsausschusses ließ sich nicht nur erstmals ein Eindruck über die Planung des 9-Euro-Tickets gewinnen, sondern auch Prognosen über die Chancen und Mängel der Maßnahme ableiten.

Grundsätzlich waren sich alle Sachverständigen einig, dass der Impuls und die Aufmerksamkeit für den ÖPNV, welche durch die Maßnahme erzeugt werden, positiv sind (vgl. ebd.: 10 ff.). Auch begrüßte man die Entscheidung, nicht nur Autofahrer*innen mit dem Tankrabatt, sondern auch die Nutzer*innen des ÖPNV zu entlasten (vgl. BDO 2022: 4). Ähnlich wie viele Politiker in der Anhörung im Bundestag sahen die Sachverständigen die Maßnahme als Experiment, das primär sozialpolitische Hintergründe hatte (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 11 ff.). Dennoch wurde erwartet, dass auch viele der verkehrsrelevanten Ziele zumindest während der Geltungsdauer des Tickets umgesetzt werden können. So rechnete Herr Castrillo, Vorstandsmitglied des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), mit einer gesteigerten Attraktivität und einem deutlichem Fahrgastzuwachs zwischen Juni und August. Laut einer Umfrage des VRR hatte jede*r zweite Nicht-ÖPNV-Nutzer*in vor, das Ticket zu nutzen (vgl. VRR 2022: 1). Die Expert*innen waren sich in ihren Stellungnahmen allerdings auch einig, dass der Preis

nicht das ausschlaggebende Kriterium für den langfristigen Erfolg des ÖPNV in Deutschland ist (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 11 ff.). Gerade für das gemeinsame Ziel, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030 zu verdoppeln, sei die Erweiterung des Angebots essenziell (vgl. Hilgenberg In. Verkehrsausschuss 2022a: 12). Von dem 9-Euro-Ticket würden vor allem Kunden in Gebieten profitieren, die bereits über einen starken und zuverlässigen ÖPNV verfügen. Im ländlichen Raum passe die Lebensrealität und das ÖPNV-Angebot oft nicht zusammen. Daran würde auch ein günstiger Tarif nichts ändern. „*Wo jetzt kein Bus fährt, wird auch durch ein vergünstigtes Ticket kein Bus fahren.*“ (vgl. ebd.: 13). Daher wurde davon ausgegangen, dass diese Maßnahme allein langfristig nicht viele Autofahrer*innen zum Umstieg vom MIV zum ÖPNV bewegen wird (vgl. ebd.: 10). Die Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands deutscher Omnibusunternehmer e.V. (BDO), Frau Leonard, warf sogar die Frage auf, ob die Mittel für das 9-Euro-Ticket nicht besser in den dringend benötigten Ausbau des ÖV hätten investiert werden sollen. So hätte die Attraktivität auch mittel- und langfristig erhöht werden können (vgl. BDO 2022: 4). In den Augen von Hilmar von Lojewski, Beigeordneter des Deutschen Städtetags, entspricht das Optimieren von nur einem Faktor, im Fall des 9€-Tickets also des Preises, nicht den Ansprüchen eines integrierten Verkehrskonzepts (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 30). Trotz dieser Anmerkung wurden auch einige Chancen in der Maßnahme gesehen. So erwartete die Branche wichtige Erkenntnisse aus der Marktforschung, die im Zeitraum des 9-Euro-Tickets branchenweit das Nutzungsverhalten analysieren sollte (vgl. ebd.: 10 ff.). Man erhoffte sich, dass das Ticket für viel Bürger*innen als Impuls fungieren könnte, um das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen. So könnten durch die Maßnahme neue Nutzer*innen an das System des ÖPNV herangeführt werden. Ob diese allerdings langfristig, also über die Maßnahme hinaus, dem ÖPNV erhalten blieben und ihn dauerhaft nutzen würden, sei fraglich (vgl. Castrillo In: Verkehrsausschuss 2022a: 25).

Die Corona Pandemie hat bekanntermaßen Spuren bei den Fahrgastzahlen des ÖPNV hinterlassen. So berichtete z.B. Herr Castrillo, dass innerhalb des VRR 10-15 % der Stammkunden verloren gegangen seien (vgl. ebd.: 10).

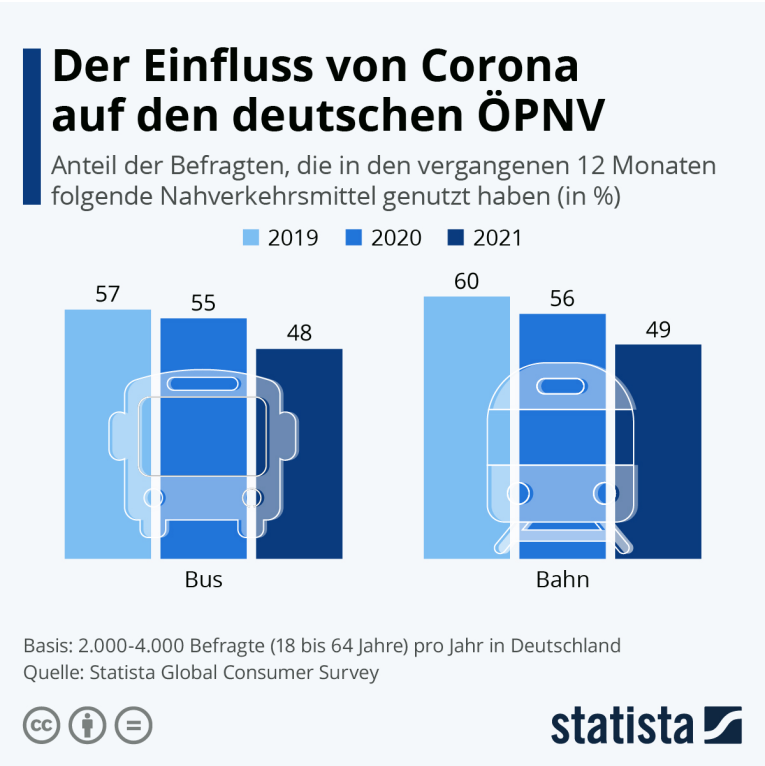

Abbildung 2: Einfluss von Corona auf den ÖPNV (Zandt 2022b)

Die gesamte Branche hatte die Hoffnung, dass ein Teil der ehemaligen Kunden, die den ÖPNV bereits kannten und sich vor der Pandemie schon einmal für den ÖPNV als bevorzugtes Verkehrsmittel entschieden, durch den Impuls des 9-Euro-Tickets zurückgewonnen werden können (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 6). Trotz dieser Hoffnungen betrachteten die Sachverständigen das 9-Euro-Ticket auch mit Skepsis. Ein großes Risiko wurde in der Auswirkung des Tickets auf den Fernverkehr gesehen. Schon kurz nach Bekanntmachen der Maßnahme wurden von der Presse erste Routen veröffentlicht, mit denen im Nahverkehr ganz Deutschland bereist werden kann (vgl. Berliner Morgenpost 2022). Laut einer Umfrage planten schon Anfang Mai die Hälfte der Personen, die ein Ticket erwerben wollten, damit eine Reise zu unternehmen (vgl. Kords 2022a). Da das Ticket mit den Sommerferien zeitlich die Hauptgeschäftszeit des Fernverkehrs abdeckte, waren dementsprechend die Befürchtungen von Einnahmeausfällen bei den eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsunternehmen, wie z.B. DB-Fernverkehr oder FlixBus hoch (vgl. Leonard-Tiemann. In Verkehrsausschuss 2022a: 15). Dass diese in den Plänen und in den Ausgleichszahlungen der Bundesregierung allerdings keine Berücksichtigung fanden, wurde von vielen der Sachverständigen negativ hervorgehoben (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 12 ff.). Diese touristischen Reisen ließen außerdem gerade bei den Politikern der Opposition die Sorge vor überfüllten Zügen in touristisch attraktiven Gebieten laut werden (vgl. Donth In. Verkehrsausschuss 2022a: 6). Diese Sorge konnte auch von Herrn Schilling vom Bundesverband Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. nicht ausgeräumt werden. Er verwies auf die Kurzfristigkeit, mit welcher die Maßnahme umgesetzt werden müsse. Diese mache die

notwendige Kapazitätserhöhung kaum möglich. Es fehle die Zeit um genügend Züge, Personal, Reinigungs- und Sicherheitskräfte zu organisieren. Daher seien Engpässe nicht vermeidbar (vgl. Schilling In: Verkehrsausschuss 2022a: 19). Es wurde aber betont, dass darauf zu achten sei, dass der ÖPNV durch die negativen Folgen des 9-Euro-Tickets, wie z.B. überfüllte Züge, nicht abschreckend auf Neukunden wirke (vgl. ebd.: 18 f.). Eine abschreckende Wirkung wurde auch von dem massiven Preissprung, der zwangsweise nach Ende der Maßnahme eintritt, befürchtet (vgl. ebd.: 17). In seiner Stellungnahme im Auftrag von traffiQ, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, stellte Prof. Reinhold ebenso den Umfang der CO_2 – Einsparungen in Frage. Die zuvor erwähnten Fahrten im Freizeitverkehr hätten zwar positiven Nutzen für die Personen, die sich diese Ausflüge vorher nicht leisten konnten und nun von dem neuem Mobilitätangebot profitieren würden. Für das Einsparen von CO_2 sei dieser neu induzierte Verkehr allerdings nicht förderlich. Außerdem könne im Bereich der Nahmobilität mit Verlagerung innerhalb des Umweltverbundes gerechnet werden (vgl. traffiQ 2022: 3).

Nicht nur an Einzelheiten des 9-Euro-Tickets selbst wurde von den Sachverständigen Kritik geäußert, sondern auch am Vorgehen des Bundes. Es wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Information über die Maßnahme am Morgen des 24. März 2022 für alle beteiligten Akteure sehr überraschend kam (vgl. Verkehrsausschuss 2022a: 15 ff.). Innerhalb kürzester Zeit mussten sich die Vertreter der Länder mit den Verkehrsverbünden zusammensetzen, um die schnellstmögliche Umsetzung des 9-Euro-Tickets zu realisieren (vgl. ebd.: 16 ff.). Auch das bereits erwähnte Ignorieren der Fernverkehrsbetriebe wurde dem Bund angelastet. Vielfach forderten die unterschiedlichen Sachverständigen eine Nachschusspflicht. Diese sollte garantieren, dass der Bund den Ländern weiter finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, falls die prognostizierten 2,5 Milliarden Euro die Kosten der Maßnahme nicht decken könnten (vgl. ebd.: 11 ff.). Es wurde darauf hingewiesen in welcher schwierigen Lage sich die Unternehmen durch die Energiekrise und die vorausgegangen zwei Jahren der Pandemie befinden (vgl. ebd.: 10 ff.). Auch der parallel gültige Tankrabatt wurde kritisiert (vgl. ebd.: 7 ff.). Man brauche für eine erfolgreiche Verkehrswende neben Angebotserweiterungen im ÖV auch restriktive Maßnahmen im MIV (vgl. Hilgenberg In: Verkehrsausschuss 2022a: 28). Ein gleichzeitig geltender Tankrabatt, der mit 3,2 Milliarden Euro mehr koste als das 9-Euro-Ticket, sende ein falsches Signal und schwäche die Wirkung der Maßnahme (vgl. mofair 2022: 12).

Auch wenn alle Sachverständigen die Zusammenarbeit und die Geschwindigkeit, mit der die gesamte Branche die zeitnahe Umsetzung der Maßnahme realisierte, lobten, bezeichnete Prof. Reinhold die Maßnahme als Schnellschuss und erhoffte sich für die nächste Maßnahme eine bessere und gründlichere Planung. Seiner Meinung nach hätte mehr Vorbereitungszeit die Effizienz steigern können (vgl. Prof. Dr. Reinhold In: Verkehrsausschuss 2022a: 16).

Tabelle 1: Ergänzende Übersicht über zentrale Punkte der Sachverständigen aus der öffentlichen Anhörung und den Stellungnahmen

Sachverständige	**Zentrale Punkte**
José Luis Castrillo VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Vorstand	- Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel zum Ausgleichen der Corona-Verluste ist positiv zu bewerten und zum Aufrechterhalten des Angebots notwendig (vgl. VRR 2022: 1) - Eine Nachschusspflicht ist wünschenswert (vgl. ebd.: 1) - Voraussichtlich werden die Ziele des 9-Euro-Tickets (Entlastung, Attraktivierung ÖPNV und Gewinnung von Fahrgästen) im Aktionszeitraum erreicht (vgl. ebd.: 1) - Das 9-Euro-Ticket gibt einen Impuls für den ÖPNV, um Kunden zurückzugewinnen und Neukunden zu gewinnen. Die Bürger*innen können den ÖPNV als Alternative zum MIV ausprobieren. Allerdings steht die Frage nach der Langfristigkeit der Effekte im Raum. Wichtig ist, dass die Kunden eine positive Nutzungserfahrung haben. (vgl. ebd.: 2) - Die Tarife sind zwar wichtig, aber nicht ausschlaggebend für einen dauerhaften Fahrgastgewinn. Stattdessen sind Angebotserweiterung entscheidend (vgl. ebd.: 2) - Die Marktforschung ist wichtig für das Gewinnen von Erkenntnissen. Besonders in Hinblick auf das branchenweite Ziel der Verdopplung der Fahrgäste (vgl. ebd.: 2) - Die Maßnahme sorgt für eine Stärkung des intermodalen Verkehrs (vgl. ebd.: 3) - Die CO_2-Reduktion wird vor allem in der Nahmobilität und nur während des Aktionszeitraums wirken. Auf längeren Strecken wird primär die Mobilität im Freizeitbereich statt der wichtigen Pendlermobilität gestärkt (vgl. ebd.: 3) - Es ist keine Änderung langjährigen Mobilitätsverhaltens in so kurzer Zeit zu erwarten (vgl. Castrillo In: Verkehrsausschuss 2022a: 25)
Robert Dorn Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. Stellv. Geschäftsführer	- Die Branche wurde überrascht und es erforderte umfangreiche und schnelle Zusammenarbeit, um das Ticket zu realisieren (vgl. Dorn In: Verkehrsausschuss 2022a: 11) - Das 9-Euro-Ticket macht eine Leistungsausweitung erforderlich (Züge, Busse, Personal, etc.). Die Finanzierung ist nicht geklärt. Daher ist das Festlegen einer Nachschusspflicht wichtig (vgl. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. 2022: 1 f.) - Weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel sind dringend nötig, um steigende Kosten zu decken und die Verkehrswende zu ermöglichen (vgl. ebd.: 1 ff.)

	- Es gibt Schwierigkeiten durch die kurze Planungszeit: Kapazitätserweiterung, Personalmangel (Ferienzeit), Baustellentätigkeiten, etc.; Daher sind Verspätungen, Ausfälle und überfüllte Züge unvermeidbar (vgl. Dorn In: Verkehrsausschuss 2022a: 12) - Noch vor der Änderung von Tarifstrukturen sind zusätzliche Finanzmittel und der Ausbau der Infrastruktur entscheidend (vgl. ebd.: 27)
Christiane Leonard-Tiemann BDO – Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. Hautgeschäftsführerin	- Das 9-Euro-Ticket ist ein Geschenk für die Nutzer*innen. Für die Bus-Unternehmen stellt es allerdings nur einen Mehraufwand und keine Entlastung dar (vgl. BDO 2022: 3) - Die steigenden Kosten im ÖPNV werden nicht genügend abgefedert. Es gibt kaum Möglichkeiten zu sparen, ohne dafür die Preise stark zu erhöhen oder das Angebot zu kürzen. Beide Optionen sind politisch nicht gewollt (vgl. ebd.: 3) - Das 9-Euro-Ticket nimmt die Möglichkeiten von Tarifsteigerungen und kommt daher zum falschen Zeitpunkt (vgl. ebd.: 4) - Trotzdem wird die Entlastung von ÖPNV-Nutzer*innen und der Anreiz für Nutzung des klimafreundlichen Verkehrs befürwortet. Dies hat eine positive Lenkwirkung (vgl. ebd.: 4) - Anders als das 9-Euro-Ticket fördert der Tankrabatt das Pkw-Fahren und kommt besonders Vielfahrer*innen in „spritfressenden“ Autos zugute (vgl. ebd.: 4) - Abschreckende Wirkung durch volle Verkehrsmittel und Preissprung nach Ende der Maßnahme zu befürchten (vgl. ebd.: 5) - Es besteht Gefahr für Fernverkehrsbranche durch bundesweite Gültigkeit des Tickets in der Feriensaison. Keine Berücksichtigung durch die Regierung, die Akteure sind nicht in die Planung integriert worden (vgl. ebd.: 4; vgl. Leonard-Tiemann In: Verkehrsausschuss 2022a: 14) - Das Geld hätte besser in die Qualität investiert werden sollen (vgl. ebd.: 30) - Die Diskrepanz zwischen städtischem und ländlichem Raum wird nicht gelöst (vgl. ebd.: 30)
Hilmar von Lojewski Deutscher Städtetag, Beigeordneter, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr	- Ohne weitere Mittel müssen die Tarife nach Ende der Maßnahme angehoben werden oder manche Verkehre eingestellt werden (vgl. Von Lojewski 2022: 1) - Das Ticket allein ist kein Anreiz langfristig vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen. Daher wird die Wirkung ohne weitere finanzielle Mittel nach Ende der Maßnahme verpuffen. (vgl. ebd.: 3)

	- Das 9-Euro-Ticket bietet keine Qualitätsverbesserung (vgl. Von Lojewski In: Verkehrsausschuss 2022a: 30) - Das Festlegen einer Nachschusspflicht ist wichtig (vgl. Von Lojewski 2022: 3)
Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Geschäftsführer	- Das Ticket wird sicher zu mehr Verkehr im ÖPNV führen, allerdings ist zweifelhaft wie nachhaltig der Fahrgastgewinn sein wird (vgl. traffiQ 2022: 2) - Angebotsverbesserung oder langfristige Absenkung der Tarife könnte nachhaltigere Effekte erzielen (vgl. ebd.: 3) - Es sind viele induzierte Fahrten zu erwarten, daher wird mit einer geringen CO_2-Einsparung gerechnet. Durch andere Maßnahmen wie den Umstieg auf alternative Antriebe oder restriktive Maßnahmen zur Verringerung des MIV, könnten größere Effekte erzielt werden (vgl. ebd.: 3) - Der Abbau der Tarifstrukturen erleichtert den Kundenzugang, was gut für die Zusammenarbeit und den Vertrieb in der Branche ist (vgl. ebd.: 4) - Die finanzielle Entlastung ist positiv, allerdings hätten sozial schwache Personen auch direkter, z.B. durch Anpassung der Zuschüsse entlastet werden können (vgl. ebd.: 4) - Die Maßnahme bietet keine Lösung für die strukturellen finanziellen Probleme des ÖPNV (vgl. ebd.: 5) - Positiv ist zu bewerten, dass sich der Bund zum ÖPNV bekennt und es die Maßnahme gibt. Allerdings wäre mit längerer und gründlicherer Planung mehr Effizienz möglich gewesen (vgl. Reinhold In: Verkehrsausschuss 2022: 16)
Dr. Jan Schilling VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. Rechtsanwalt, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr	- Während des 9-Euro-Tickets gibt es keine Möglichkeit der Preiserhöhung, um somit steigende Kosten für Strom, Diesel und Personal abzufangen (vgl. VDV 2022c: 2) - Das 9-Euro-Ticket kann nicht als verkehrspolitisch geplante, strukturierte Maßnahme gesehen werden (vgl. Schilling In: Verkehrsausschuss 2022: 16) - Die Maßnahme ist unter hohem Zeitdruck entstanden (vgl. ebd.: 16) - Der Erkenntnisgewinn aus dem 9-Euro-Ticket als Experiment ist wichtig (vgl. ebd.: 16) - Kann Schub für die Rückgewinnung von Kunden sein. Die große öffentliche Wahrnehmung ist positiv für den ÖPNV (vgl. ebd.: 17) - Im ländlichen Raum sind deutlich geringere Effekte zu erwarten (vgl. ebd.: 17)

	- Für die Gewinnung von Neukunden sind Angebot und Qualität wichtiger als der Preis (vgl. ebd.: 17)
Dr. Matthias Stoffregen mofair e. V. – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, Geschäftsführer	- Kompensation für eigenwirtschaftlichen Fernverkehr notwendig (vgl. mofair 2022: 3) - Die Einigung auf eine Nachschusspflicht ist wichtig (vgl. ebd.: 3) - Die Branche wurde überrascht vom 9-Euro-Ticket und hatte wenig Zeit für die Umsetzung (vgl. ebd.: 7) - Aus dem Experiment müssen maximale Handlungsempfehlungen gewonnen werden (vgl. ebd.: 7) - Tankrabatt für 3,2 Milliarden Euro parallel zu 9-Euro-Ticket ist problematisch, da klimaschonender Verkehr stärker gefördert werden sollte als der MIV, auch weil der Verkauf fossiler Energieträger zur Finanzierung des Kriegs beiträgt (vgl. ebd.:12) - Es wurde keine gezielte Entlastung für Pendlern geschaffen, da vermutlich viel touristischer Verkehr induziert wird (vgl. Stoffregen In: Verkehrsausschuss 2022: 19)
Jens Hilgenberg BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. Friends of the Earth Germany, Leiter Verkehrspolitik	- Gemeinsames Ziel der Branche ist die Verdopplung der Fahrgäste zum Erreichen der Klimaziele. Dafür ist eine Angebotserweiterung notwendig (vgl. Hilgenberg In: Verkehrsausschuss 2022: 12) - Das 9-Euro-Ticket darf nicht in Strohfeuer enden, daher sind weiter finanzielle Mittel nötig, um langfristige Entwicklung abzusichern (vgl. ebd.: 12) - Für eine erfolgreiche Mobilitätswende müssen ergänzende Konzepte und Mobilitätsketten betrachtet werden. Zusätzlich sind restriktive Maßnahmen im MIV nötig (vgl. ebd.: 28)

Auch wenn die Maßnahme von den Sachverständigen nicht nur positiv bewertet wurde, begrüßten sie letztendlich die Realisierung des 9-Euro-Tickets (vgl. Verkehrsausschuss 2022: 24). Die Entlastung der ÖPNV-Nutzer*innen und der Impuls für den Öffentlichen Verkehr überwogen bei den Sachverständigen die Mängel des Tickets. Auch der Verkehrsausschuss empfahl abschließend mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und AfD den Gesetzentwurf im Bundestag anzunehmen (vgl. Verkehrsausschuss 2022b: 7). Bis auf DIE LINKE sprachen sich allerdings alle Fraktionen gegen den Antrag der Partei DIE LINKE „Neun-Euro-Ticket verlängern – Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs beschleunigen“ aus. Ausschlaggebend ist primär die Finanzierung. Die Maßnahme direkt zu verlängern wäre überhasstet und kaum zu realisieren (vgl. Verkehrsausschuss 2022c: 4).

Dieser Beschlussempfehlung folgte man am 19.05.2022 im Bundestag. Man entschied sich gegen eine Nachschusspflicht die von CDU/CSU in einem Entschließungsantrag gefordert wurde (vgl. Deutscher Bundestag 2022b). Gerade diese Nachschusspflicht, die auch viele der Sachverständigen begrüßt hätten, war Auslöser einer Meinungsverschiedenheit zwischen Bund und Länder. Die Länder befürchteten auf Teilen der Kosten für das 9-Euro-Ticket sitzen zu bleiben. Die Grundlage der vom Bund bereitgestellten 2,5 Milliarden Euro waren die prognostizierten Einnahmeausfälle. Nicht berücksichtigt wurden dabei allerdings die Mehrkosten, die durch nötige Kapazitätsausweitungen entstehen könnten. Da am 20.05.2022 auch der Bundesrat über den Gesetzentwurf abstimmen würde, gab es die Befürchtung, dass die Länder diesen blockieren könnten (vgl. Krüger 2022).

Auch wenn der Bundesrat dem Gesetzentwurf abschließend zustimmte, veröffentlichte er zusätzlich einen Entschließungsantrag in dem er nicht nur eine Nachschusspflicht, sondern auch eine generelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel forderte. Angesichts der steigenden Kosten sei eine Stärkung des ÖPNV und das Erreichen der Verkehrswende sonst nicht umsetzbar (vgl. Bundesrat 2022a: 1 ff.). Der Bundesrat stimmte dem Gesetzentwurf der Regierung zwar zu, innerhalb der Sitzung äußerten sich aber auch viele kritische Stimmen. Man sehe auch die Chancen in der Maßnahme, ärgere sich aber über das Vorgehen des Bundes. Die Verkehrsminister der Länder hätten den Gesetzentwurf erst einen Tag vor dieser Abstimmung im Bundesrat präsentiert bekommen. Zum Zeitpunkt der Abstimmung sei das Ticket bereits mancherorts erwerbbar. Das schränke die Freiheit bei der Abstimmung sehr ein. Solche Gesetze sollten nicht im Schnellverfahren durchgebracht werden und man wünsche sich für die Zukunft mehr Beratungszeit, mehr Transparenz und weniger Arroganz, also insgesamt eine bessere Kommunikation und Kooperation zwischen Bund und Ländern (vgl. Hermann In: Bundesrat 2022b: 174 f.).

4 Die Planung in den Augen der integrierten Verkehrsplanung

Auch wenn das 9-Euro-Ticket als Teil des Entlastungspakets primär das sozialpolitische Ziel hatte für finanzielle Entlastung zu sorgen, wurden dennoch auch verkehrspolitische Ziele gesetzt. Durch einen attraktiveren Preis und einen bundesweit geltenden Tarif sollte der ÖPNV gestärkt und die Nutzer*innen des MIV zum Wechsel des Verkehrsmittels bewegt werden. Das 9-Euro Ticket wurde somit auch als Maßnahme der Verkehrswende eingesetzt (vgl. Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP 2022: 11 f.). Dies gibt den Anlass dazu die Maßnahme selbst und die vorausgegangene Planung unter den in Kapitel 2 erläuterten Kriterien der Integrierten Verkehrsplanung zu betrachten.

4.1 Normative Integration und Wirkungsweise

Wie in Kapitel 2.1 erläutert, stellt die normative Integration das Fundament einer Maßnahme dar. Es dient dazu verständlich darzulegen welcher Zusammenhang zwischen einem gesellschaftlichen Leitbild und einer Maßnahme besteht. Kontrollierbare Zielkriterien und evidenzbasierte Strategien verknüpfen diese miteinander. Die normative Integration gewährleistet eine transparente und zielorientierte Planung.

Bezüglich der normativen Integration bleibt die Planung des 9-Euro-Tickets deutlich hinter den Ansprüchen der IVP zurück. Bei Betrachtung des Planungsverlaufs erweckt die Maßnahme schnell den Eindruck eines Kompromisses. Die Koalitionsparteien konnten sich innerhalb des Maßnahmenpakets nicht einig werden, in welcher Form die Bürger*innen im Bereich der Mobilität entlastet werden sollten (vgl. Lenz 2022). Die Fraktion FDP, allen voran Parteichef Christian Lindner, beharrte auf die Einführung des Tankrabatts, also einer Entlastung der MIV-Nutzer*innen. Um diesen trotz Gegenwehr der Koalitionspartner umsetzen zu können, brachte Verkehrsminister Volker Wissing eine Rabattierung im ÖPNV ins Spiel (vgl. Tuma 2022). Somit versuchte man die Maßnahmen gegeneinander aufzuwiegen. Diese Entstehungsgeschichte des 9-Euro-Tickets macht eine normative Einbettung kaum denkbar. Das Ziel möglichst schnell für Entlastung zu sorgen, führte dazu, dass innerhalb eines Maßnahmenpakets, aus verkehrsplanerischer Sicht vollkommen gegensätzliche Ansätze verfolgt wurden. Zwei Wochen später wurde mit dem Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsmittelgesetzes versucht, die Maßnahme nachträglich normativ zu integrieren. So wurde der positive Effekt des 9-Euro-Tickets auf die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes hervorgehoben eingesetzt (vgl. Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP 2022: 11). Diese verfolgt im Verkehrssektor das Leitbild „Nachhaltige Verkehrsentwicklung“ und zielt im Personenverkehr auf

eine Senkung des Endenergieverbrauchs um 15% bis 20%[6] bis zum Jahr 2030 ab (vgl. Die Bundesregierung 2021: 278). Viele der dafür geplanten Maßnahmen finden sich im Klimaschutzprogramm 2030. Im ÖPNV sind hier unter anderem Kapazitätserweiterungen, Angebotserweiterungen und die Unterstützung von Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV, wie z.B.: 365€ Jahresticket, vorgesehen (vgl. Die Bundesregierung 2019: 68 f.). Das 9-Euro-Ticket überschreitet in seinem Umfang vermutlich die damals geplanten Dimensionen eines Modellprojekts, lässt sich aber dennoch mit der Maßnahme innerhalb der Strategie vereinbaren. Damit sind zumindest das verkehrspolitische Leitbild, die Strategie samt ihrer Zielkriterien hinter dem 9-Euro-Ticket nachträglich geregelt worden. Doch insbesondere unter dem Aspekt, dass die Bundesregierung die Ziele des 9-Euro-Tickets der Nachhaltigkeit zugeschrieben hat, sorgt die parallele Einführung des Tankrabatts für Verwunderung. In der Nachhaltigkeitsstrategie wird die Reduzierung von klimaschädlichen Treibhausgasen gefordert. Durch CO_2-Bepreisung im Verkehrssektor soll ein auf der CO_2-Intensität der Kraftstoffe basierendes Preissignal gesetzt werden (vgl. Die Bundesregierung 2021: 279). Dem gegenüber steht mit dem Tankrabatt eine Senkung der Energiesteuer auf klimaschädliche Kraftstoffe. Somit ist diese Maßnahme in keiner Weise mit der Nachhaltigkeitsstrategie vereinbar und es ist nicht ersichtlich auf welcher Evidenz sie basiert.

Auch für die Wirkungsweise des 9-Euro-Tickets ist der Tankrabatt kontraproduktiv. In der integrierten Verkehrsplanung ist man überzeugt, dass nur eine Kombination aus erweiternden und restriktiven Maßnahmen, also eine Push & Pull Strategie, das Verkehrssystem effektiv beeinflussen kann (vgl. Holz-Rau 2012: 126ff.). Vor Einführung des Tankrabatts hatten die stark gestiegenen Preise für Kraftstoffe bereits ohne Einwirken der Politik eine restriktive Wirkung auf den MIV und haben zu einem Rückgang der Pkw-Nutzung geführt (vgl. zdf heute 2022). Bereits dieser Umstand hätte den Verlagerungseffekt vom MIV zum ÖPNV im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie stärken können. Mit dem Tankrabatt schaffte man eine, dem 9-Euro-Ticket entgegenwirkende, Pull-Maßnahme und verpasste die Chance die potenzielle Wirkung des 9-Euro-Tickets komplett zu entfalten. Die spontane Veröffentlichung der Maßnahme des 9-Euro-Tickets, das Konterkarieren der einzelnen Maßnahmen des Entlastungspakets und die entgegengesetzten Wirkungsweisen schaden der Nachvollziehbarkeit und der Transparenz der Planung des 9-Euro-Tickets und lassen daran zweifeln, dass vor der Veröffentlichung eine ausführliche Abwägung der normativen Integration der Maßnahmen des Entlastungspakets stattgefunden hat.

[6] Ausgangspunkt ist das Jahr 2005

4.2 Politische Integration

In Kapitel 2.2 ist verdeutlicht worden, welche Bedeutung die Integration betroffener Akteure für den Erfolg einer Planung hat. Um Konflikte und Misstrauen zu vermeiden, sollten relevante Akteure aus Politik, Planung und Gesellschaft frühzeitig einbezogen werden.

Betrachtet man die Planung des 9-Euro-Tickets unter den Gesichtspunkten der politischen Integration, fällt auf, dass während der Entstehung immer wieder Akteure des ÖPNV die unzureichende Beteiligung bemängelten. Wie in Abbildung 3 zu sehen, ist das Feld der Akteure des ÖPNV vielfältig und setzt sich aus unterschiedlichen Interessensbereichen zusammen.

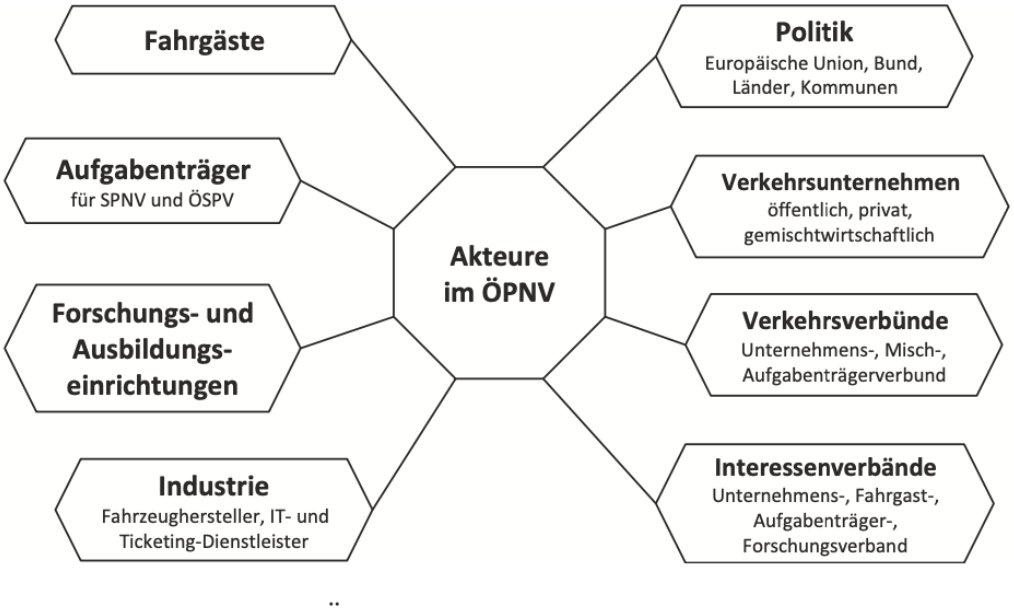

Abbildung 3: Akteure im ÖPNV (Dziekan & Zistel 2018: 349)

In der Sitzung des Verkehrsausschusses wurden zwar Vertreter aus der Politik, von Verkehrsverbünden und -unternehmen, Aufgabenträger und Interessenverbände einbezogen, allerdings bemängeln fast alle beteiligten Akteure den Zeitpunkt der Integration (vgl. Reinhold In: Verkehrsausschuss 2022a: 16). Obwohl schon im Entlastungspaket stand, dass die Maßnahme von den Ländern organisiert werden sollte, wurden diese vorher nicht einbezogen. Ihren ersten Einfluss auf den politischen Diskurs konnten die Vertreter der Länder bei der Abstimmung des Bundesrats nehmen. Allerding war das 9-Euro-Ticket zu dieser Zeit mancherorts schon erwerbbar. Da in der Bevölkerung zu diesem Zeitpunkt bereits große Erwartungen an das 9-Euro-Ticket geweckt wurden, empfanden sich die Mitglieder des Bundesrats um eine gewisse Freiheit in der Entscheidungsgewalt beraubt (vgl. Hermann In: Bundesrat 2022b: 174 f.). Gerade weil der ÖPNV in der Verantwortung der Länder liegt, fühlten sich manche Akteure durch das 9-Euro-Ticket vom Bund übergangen und hätten es bevorzugt, bereits vor Veröffentlichung der

Maßnahme in die Kommunikation einbezogen worden zu sein (vgl. Beermann In: Bundesrat 2022b: 178). Auf diese Weise hätten die Konflikte, die kurz vor der Entscheidung des Bundesrats öffentlich ausgetragen worden sind, vermieden werden können. Auch zum aktuellen Zeitpunkt zeichnet sich die Debatte um die Zukunft des ÖPNVs durch mangelnde Kommunikation und Schuldzuweisungen aus (vgl. Beer 2023). Auch unter den ÖPNV-Sachverständigen fühlte man sich vor vollendete Tatsachen gesetzt. Sie hätten sich gewünscht, dass vor der Veröffentlichung einer verkehrsrelevanten Maßnahme bereits Sachkundige und betroffene Akteure in den Prozess eingespannt worden wären (vgl. Leonard-Tiemann. In Verkehrsausschuss 2022a: 15). Im Verkehrsausschuss ist man zwar um Rat gefragt worden, allerdings auch erst als die Umsetzung des Tickets schon in vollen Zügen war. Mit Fortschreiten der Planung werden die Chancen der Einflussnahme immer geringer (siehe Abbildung 4).

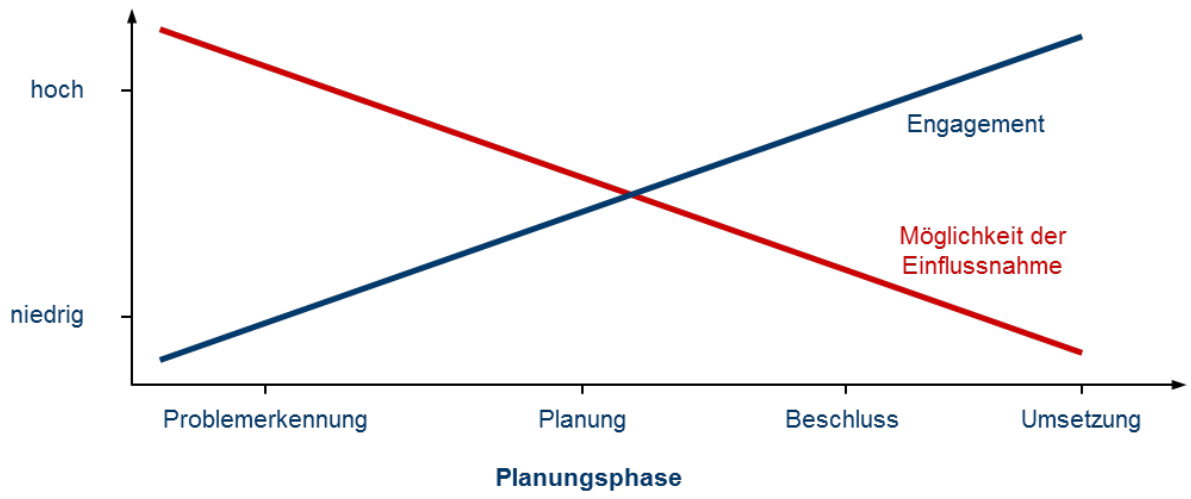

Abbildung 4: Beteiligungsparadoxon (BMDV 2004)

Wären die Akteure frühzeitig hinzugezogen worden, hätte die Maßnahme anders aussehen können. In der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses genannte Mängel der Maßnahme, wie die fehlenden langfristigen Auswirkungen, potenzielle Verschiebungen innerhalb des Umweltverbundes, das Erzeugen von zusätzlichen Fahrten oder der Effektivitätsverlust durch den Tankrabatt hätten frühzeitig angesprochen werden können. Ebenso hätte die Auswahl der Akteure vielfältiger sein können. Es sind keine zivilen Akteure wie Fahrgastverbände einbezogen worden. Diese hätten eventuell wichtige Informationen über die zu berücksichtigenden Bedürfnisse der Fahrgäste beitragen können und sich aus Sicht von Pendler*innen vermutlich aktiv gegen den Aktionszeitraum während der Sommerferien eingesetzt (vgl. Süddeutsche Zeitung 2022). Außerdem ist mehrfach kritisiert worden, dass der eigenwirtschaftliche Fernverkehr von der Maßnahme massiv betroffen war und dennoch keine Berücksichtigung in der Debatte fand (vgl. Leonard-Tiemann. In Verkehrsausschuss 2022a: 14). Das Fernbusunternehmen FlixBus beklagte nach Ablauf der Maßnahme Fahrgastverluste von bis zu 50% und hofft bei zukünftigen Maßnahmen einbezogen zu werden (vgl. Spiegel 2022b).

Aus Sicht der politischen Integration fällt die mehrfach betonte schnelle und effektive Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Ländern, Kommunen und den planenden Verkehrsunternehmen positiv auf. Dennoch hat es die Bundesregierung verpasst, die wichtigen Akteure frühzeitig einzubeziehen und die Planung des 9-Euro-Tickets ausgewogen politisch zu integrieren. Somit hätten Konflikte zwischen Bund und Ländern vermieden, die Ausgestaltung der Maßnahme verbessert und die Effektivität und Effizienz der Maßnahme erhöht werden können. Auch das Einbeziehen Sachverständiger aus der Mobilitätsforschung wäre ein denkbarer Schritt gewesen, um anstelle eines Kompromisses aus Tankrabatt und 9-Euro-Ticket eine sinnvolle und nachhaltige Kombination von Maßnahmen für die Entlastung der Bevölkerung in ihrer Mobilität zu finden.

4.3 Fachliche Integration

In Kapitel 2.3 ist erläutert worden, dass die Zusammenhänge zwischen unterschiedlichen Planungsresorts in der integrierten Verkehrsplanung immer zu berücksichtigen sind. Um die Auswirkung einer Planung auf andere Themenfelder nicht zu übersehen und fachübergreifende Lösungen zu finden, ist die Kommunikation mit anderen Resorts essenziell. Dies betrifft intern die Zusammenarbeit unterschiedlicher Bereiche der Verkehrsplanung und extern die Planung mit benachbarten Fachdisziplinen.

Da das 9-Euro-Ticket dem Entlastungspaket entsprang und das primäre Ziel hatte, die Bevölkerung finanziell zu entlasten, kann der Ursprung der Maßnahme in der Sozialplanung gesehen werden. Dass auch die positiven Auswirkungen auf den ÖPNV und der Anreiz zum Wechsel der Verkehrsmittel durch die Maßnahme betont wurde, zeigt, dass man sich der fachübergreifenden Wirkung auf den Verkehrssektor bewusst war. Durch die Sitzung des Verkehrsausschusses ist versucht worden, die Planung fachlich extern zu integrieren. Doch wie im vorausgegangenen Abschnitt zur politischen Integration beschrieben, ist es verpasst worden die verkehrsrelevanten Effekte frühzeitig mit Hilfe von Sachverständigen der Verkehrsplanung im Detail zu betrachten und zu beeinflussen. Auch die Raumplanung hätte bei einer bundesweit gültigen Maßnahme integriert werden sollen, um die raumabhängigen Unterschiede in der Wirkung zu betrachten. Schon vor Beginn der Maßnahme wurde davon ausgegangen, dass die Diskrepanz zwischen ländlichem und städtischem Raum in der Nutzung des 9-Euro-Tickets groß sein würde (vgl. Schilling In: Verkehrsausschuss 2022: 17). Um die Effekte der Maßnahme auf die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und die erreichbaren Einsparungen von Treibhausgasen prognostizieren zu können, wäre des Weiteren die Einschätzungen von Klimaforschern und Planern aus dem Bereich des Umweltschutzes hilfreich gewesen.

Auch wenn die gesamte Branche des ÖPNV in unterschiedlichen Bereichen letztendlich gut zusammenarbeitete und gemeinsam die Details der Umsetzung sowie z.B. auch digitale Verkaufsplattform auf die Beine stellte, hatte die interne fachliche Integration in der Verkehrsplanung einige Lücken. Durch interne fachliche Integration wären rechtzeitig die Effekte auf den Fernverkehr aufgefallen und auch den Verlagerungen innerhalb des Umweltverbunds hätte entgegengewirkt werden können. Maßnahmen für die Förderung des multimodalen umweltfreundlichen Verkehrs sind ein denkbares Beispiel. Gerade in den Sommermonaten hätte die Möglichkeiten bestanden z.B. die verbesserte Anbindung an den ÖPNV durch das Fahrrad anzupreisen und somit beide Verkehrsmittel zu stärken.

4.4 Räumliche Integration

Die grenzübergreifende Wirkung von Verkehr und die Auswirkungen auf die Planung sind in Kapitel 2.4 beschrieben worden. Die integrierte Verkehrsplanung versucht darauf zu reagieren, indem sie über administrative und geografische Grenzen hinweg agiert. Kooperativ sollen die Probleme auf der übergeordneten Ebene angegangen werden.

Die Planung des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, welche Bedeutung räumliche Integration hat, und welche positiven Effekte erzielt werden können, wenn diese gelingt. Vereinzelt wurde die Notwendigkeit einer bundesweiten Gültigkeit des 9-Euro-Tickets in Frage gestellt. Es wurde befürchtet, dass das Ticket zum Freizeitticket verkommen und die Belastung für den Schienenverkehr in touristisch attraktive Regionen sehr hoch sein könnte (vgl. Buchholz In: Bundesrat 2022a: 176). Um Pendlerverbindungen nicht einzuschränken und eine einfache Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, konnte sich dennoch auf eine bundesweite Gültigkeit geeinigt werden. Im Regelfall steht der SPNV unter der Verantwortung der Länder, während der ÖSPV von den Kommunen geregelt wird. Die Aufträge werden an die Verkehrsverbünde und -betriebe weitergegeben (vgl. BMDV 2021). Im Falle des 9-Euro-Tickets arbeiteten die unterschiedlichen Bundesländer und Verkehrsvebünde konzentriert auf übergeordneter Ebene zusammen und gingen frühzeitig in die Kommunikation, um eine kooperative Lösung möglich zu machen (vgl. Dorn In: Verkehrsausschuss 2022: 11). So konnte verhindert werden, dass die Tickets mit dem Überqueren von regionalen Grenzen ihre Gültigkeit verlieren.

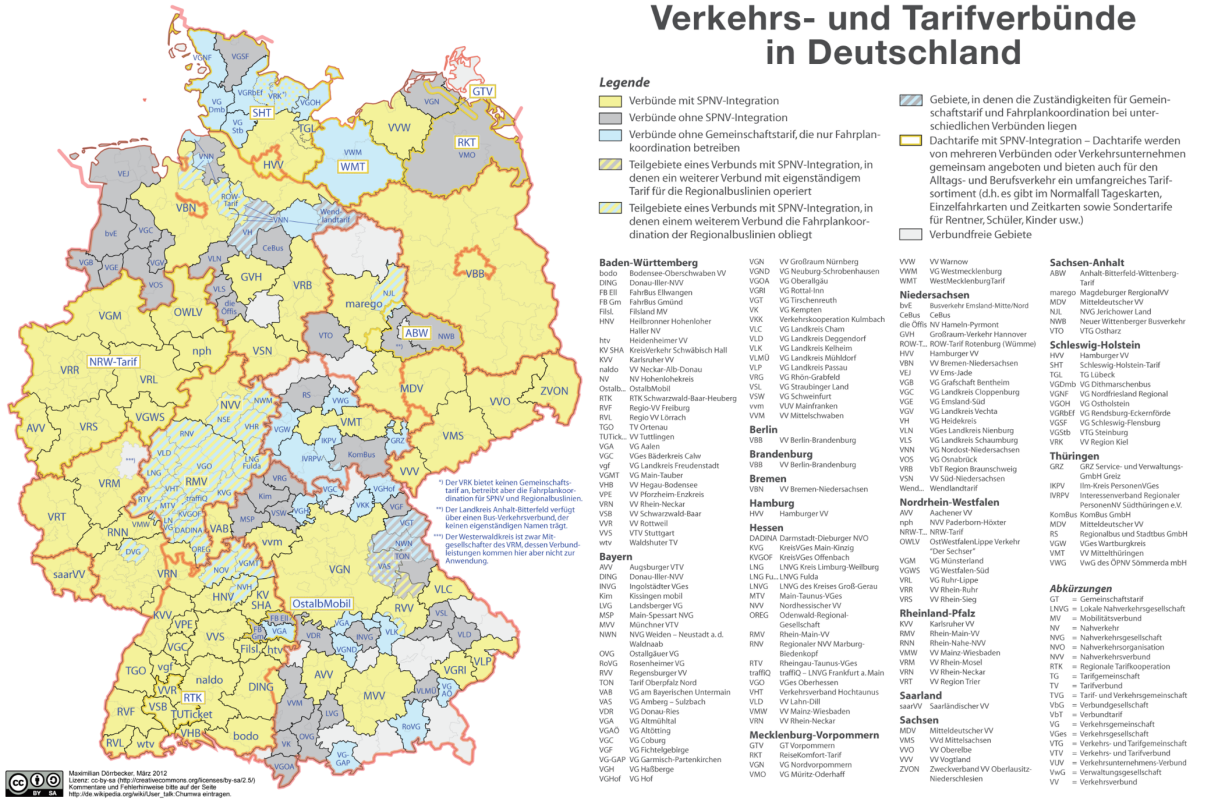

Abbildung 5: Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland (Dörrbecker 2012)

Betrachtet man die Vielzahl unterschiedlicher Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland (siehe Abbildung 5), wird der Kraftakt, der hinter dem Aufbrechen der unterschiedlichen Tarifstrukturen und der Umsetzung eines bundesweit gültigen Tickets steckt, deutlich. Dieser Vorteil des 9-Euro-Tickets war für ein Drittel der letztendlichen Käufer ein Kaufgrund und konnte zur hohen Zufriedenheit beitragen (vgl. VDV 2022b: 148). Auch in dem als Nachfolger des 9-Euro-Tickets gesehenen Deutschlandticket soll die bundesweite Gültigkeit umgesetzt werden (vgl. BMDV 2023). Erst die räumliche Integration ermöglichte diese deutschlandweite Gültigkeit und verlieh dem 9-Euro-Ticket damit einen Großteil seiner Strahlkraft.

5 Effektivität des 9-Euro-Tickets

Viele Politiker und Sachverständige nannten die Maßnahme des 9-Euro-Tickets schon während der Planung ein großes Experiment oder einen Feldversuch (vgl. Verkehrsausschuss 2022: 11). Dementsprechend umfangreich waren die Erwartungen an die Erkenntnisse, die daraus gewonnen werden können. Man erhoffte sich mithilfe einer umfassenden Evaluation nützliche Informationen über das Nutzungsverhalten der Kunden gewinnen zu können. Die Marktforschung sollte Prognosen über die Umsetzung der angepeilten Verdopplung der Fahrgäste im ÖPNV ermöglichen und Schwachstellen im ÖPNV-System aufdecken (vgl. VRR 2022: 3). Doch auch über diese Marktforschung hinaus soll in diesem Kapitel Resümee über den Erfolg und die Effektivität des 9-Euro-Tickets gezogen werden. Konnten die Ziele erreicht werden, und gibt es außerdem Folgen die vorher nicht geplant waren?

5.1 Soziale Effekte

Weil das Hauptaugenmerk der Maßnahme auf der finanziellen Entlastung der Bürger*innen lag, soll im ersten Teil des Kapitels nachvollzogen werden, inwieweit diese zum Tragen kam und welche Effekte sich sonst auf sozialpolitischer Ebene beobachten ließen.

Die Marktforschung des VDV hat ergeben, dass das Ticket über 52 Millionen Mal verkauft wurde. Zusätzlich nutzen 10 Millionen Bürger*innen, die bereits zuvor ÖPNV-Abonnenten waren, drei Monate lang das Ticket (vgl. VDV 2022a). Gerade diese Abonnenten konnten direkt entlastet werden. Betrachtet man beispielsweise Nutzer*innen der VBB Umweltkarte ABC, also Vielfahrer*innen, die regelmäßig zwischen dem Berliner Speckgürtel und der Innenstadt pendeln, zahlten diese, statt monatlich 107€, während der Aktion nur noch 9€. Das ergibt Ersparnisse von monatlich 98€ und insgesamt 294€. Schüler*innen sparten in diesem Falle 68,50€ jeden Monat. Somit konnte eine vierköpfige Familie im Zeitraum der Maßnahme bis zu 1000€ sparen. Nicht nur Abonnenten, sondern auch ein Teil der Käufer konnte entlastet werden. Denn unter ihnen sind 54% die zuvor den ÖPNV schon mindestens einmal im Monat nutzten. Auch diese sparen bereits nach drei Fahrten im Regeltarif (vgl. BVG 2023). In einer Studie zur Auswirkung des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten einkommensschwacher Personen gaben 75% der Befragten an, dass das Ticket eine echte finanzielle Entlastung für sie gewesen sei (vgl. Hille & Gather 2022: 22).

Doch das 9-Euro-Ticket hatte neben der finanziellen Entlastung weitere sozialpolitische Effekte. Denn auch das Mobilitätsverhalten der Nutzer*innen konnte positiv beeinflusst werden. So waren 16% der Fahrten, die mit dem 9-Euro-Ticket stattfanden, induzierte Fahrten (vgl. VDV 2022: 203). Das spricht dafür, dass die Käufer*innen mehr unterwegs waren und ihre Mobilität durch die neuen Nutzungsmöglichkeiten im ÖPNV erweitert wurde. Ein weiteres Indiz dafür ist, dass 56% dieser Fahrten im Bereich von Besuchsfahrten, Ausflügen und ähnlichen Reisegründen stattfanden (vgl. ebd.: 234). Dafür hat nicht nur der Preis, sondern auch die einfache bundesweite Gültigkeit des Tickets eine wichtige Rolle gespielt. Die Umfragen des VDV ergaben, dass 66% der Befragten die Nutzung des Tickets auf langen Strecken schätzen und insbesondere bei den induzierten Fahrten fand über ein Drittel im Regionalverkehr statt (vgl. ebd.: 168; ebd.: 217). Auch wenn die Anzahl der Käufer mit niedrigem Einkommen ähnlich hoch ist wie die Anzahl der Käufer mit hohem Einkommen (vgl. ebd.: 113), haben gerade einkommensschwache Haushalte von einer verbesserten Mobilität während der Maßnahme profitiert. Dies zeigt nicht nur die Marktforschung des VDV, die ergeben hat, dass die Nutzungsintensität in armutsgefährdeten Haushalten am höchsten war (vgl. ebd.: 191). Der Zusammenhang zwischen Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe wird schon länger in der Verkehrsforschung untersucht. Es lässt sich beobachten, dass die Anzahl und Länge der Wege, die von einkommensschwachen Personen zurückgelegt werden, deutlich unter denen von Personen mit höherem Einkommen liegen. Darunter leidet der Zugang zu Angeboten der Daseinsvorsorge, aber auch die Möglichkeiten der Teilnahme am kulturellen, politischen und sozialen Leben in unserer Gesellschaft (vgl. Rozynek et al. 2020: 3). Folglich droht den Betroffenen soziale Exklusion. Der Frage nach der Wirkung des 9-Euro-Tickets auf die soziale Teilhabe einkommensschwacher Haushalte widmete sich auch die zuvor bereits erwähnte Studie am Institut für Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt. Mit Hilfe einer Befragung von Haushalten in den sechs einkommensschwächsten Stadtteilen Erfurts sollten die Effekte der Maßnahme auf den Zugang zu unserem Mobilitätssystem und den Einfluss auf die soziale Teilhabe ermittelt werden (vgl. Hille & Gather 2022: 3). Ein großer Teil (45%) der befragten Ticketnutzer*innen gab an, öfter oder sogar viel öfter unterwegs gewesen zu sein (vgl. Abbildung 6). Auch wenn die Hauptnutzung bei Wegen zum Einkaufen lag, fielen viele der Fahrten in den Freizeitbereich. So gaben mehr als die Hälfte der Befragten an, das Ticket für Besuche bei Freunden und Verwandten zu nutzen. 46 % machten mit dem Ticket Tagesausflüge und 35% erledigten andere Wege in der Freizeit mit dem Ticket. Fast ein Viertel (22,5%) gab sogar an das Ticket für Urlaube und Kurzreisen zu touristischen Zielen zu nutzen (vgl. ebd.: 14).

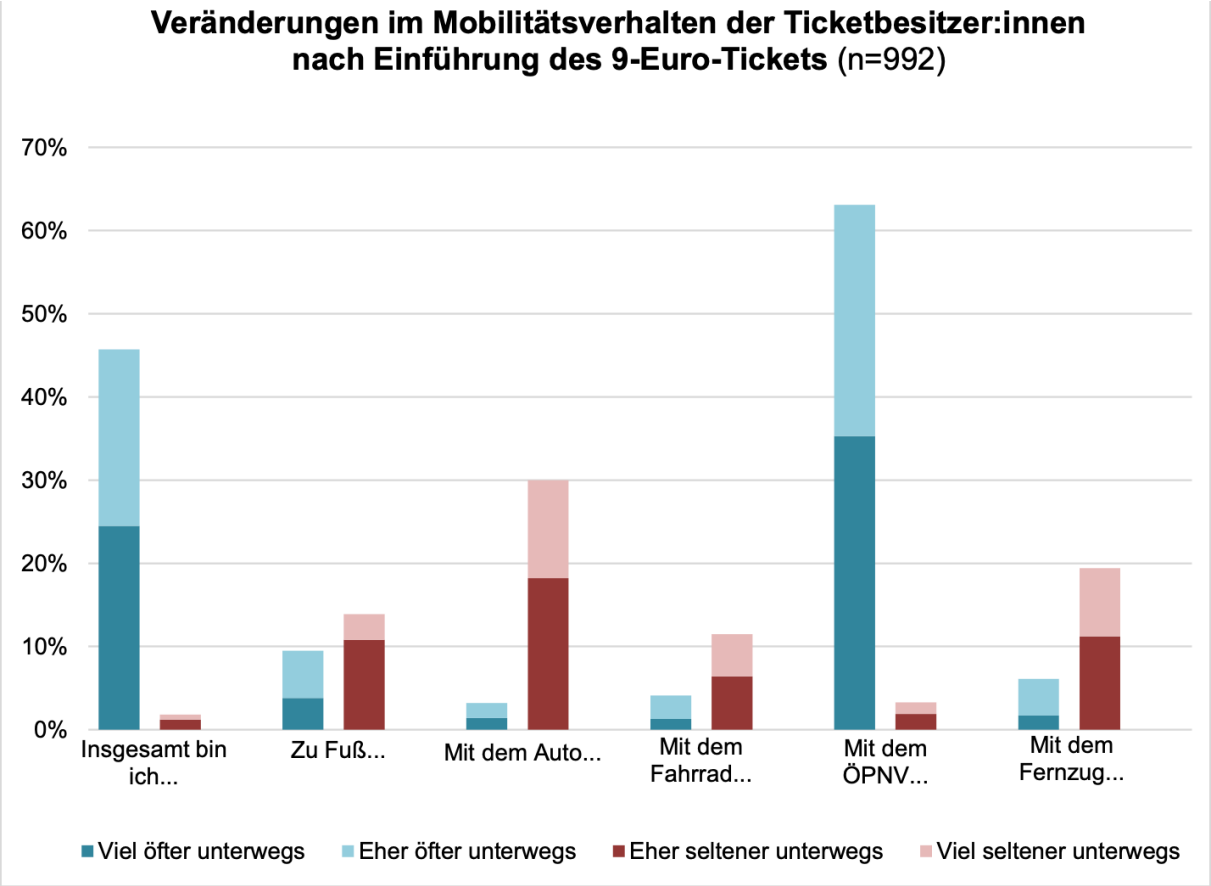

Abbildung 6: Veränderung im Mobilitätsverhalten der Ticketbesitzer*innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Hille & Gather 2022: 15)

Da außerhäusliche Mobilität als Indikator für soziale Teilhabe gilt, finden sich in diesen Angaben schon erste Nachweise für eine Verbesserung (vgl. Tivig & Kasch 2015: 2). Ein weiterer Indikator ist die aktive Freizeitgestaltung. Die vielen Fahrten im Freizeitbereich sind bereits ein Indiz, dass das 9-Euro-Ticket sich darauf positiv ausgewirkt hat. Der Umstand, dass 35% der Befragten gern mehr Freizeitaktivitäten nachgehen würden, dies aber aufgrund zu hoher Fahrtkosten unterlassen, verdeutlicht welchen Einfluss das Einkommen auf die Mobilität und die Teilhabe hat (vgl. Hille & Gather 2022: 18).

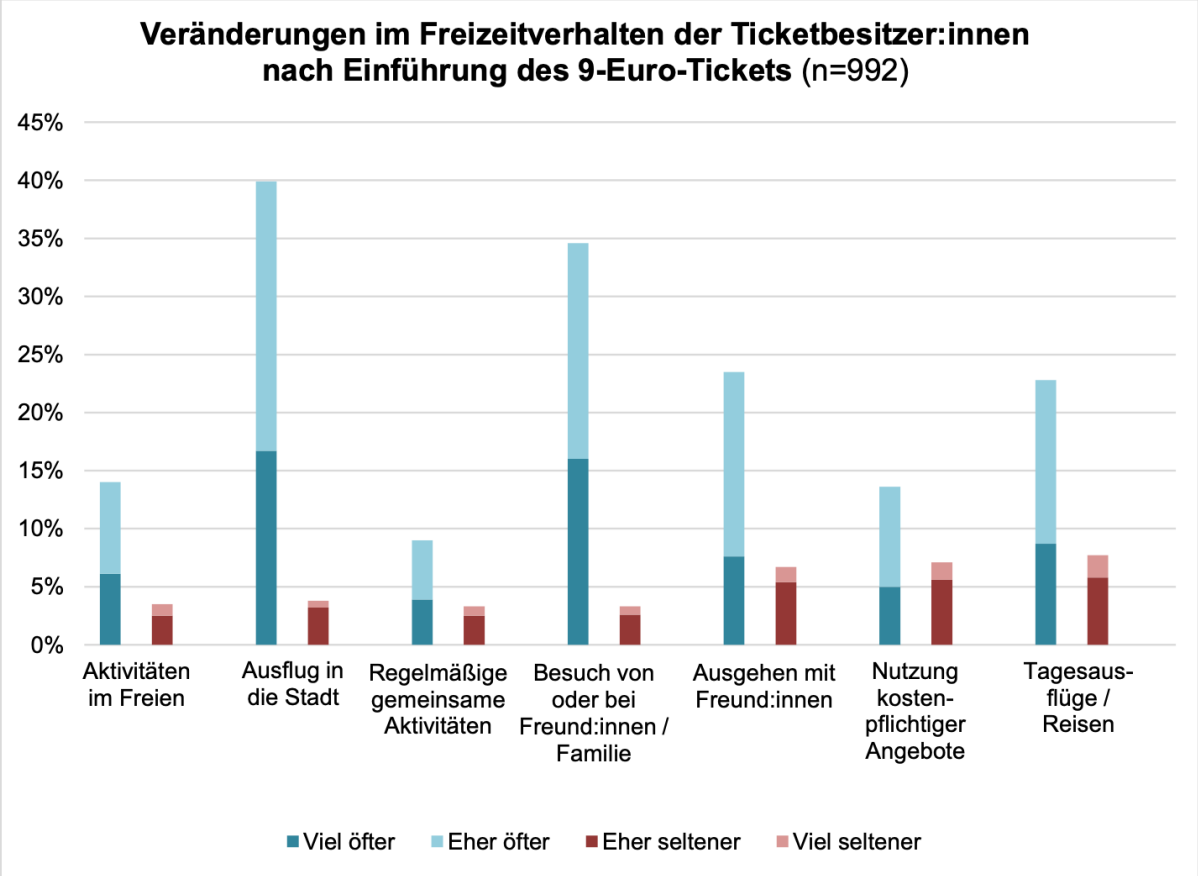

Abbildung 7: Veränderung im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer*innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Hille & Gather 2022:19)

Abbildung 7 veranschaulicht, welche Veränderung die Maßnahme des 9-Euro-Tickets für die Betroffenen bewirken konnte. Besonders Freizeitgestaltungen, die nicht mit weiteren Kosten verbunden sind, fanden wesentlich häufiger statt. So gaben knapp 40% der Befragten an öfter oder viel öfter Ausflüge in die Stadt zu unternehmen. 34% besuchten häufiger Freunde und Familie. Genauere Betrachtungen der Zahlen zeigen, dass die Anzahl der Personen, die diese Aktivitäten öfter durchführten, mit sinkendem Einkommen steigt (vgl. ebd.: 20 f.). Es zeigt sich, dass die neugewonnene Mobilität es ermöglicht Bedürfnisse zu befriedigen, die vorher wegen hoher Fahrtkosten nicht erfüllt werden konnten. Es kann festgehalten werden, dass das 9-Euro-Ticket insbesondere für Menschen mit sehr niedrigem Einkommen große Verbesserung für ihre Freizeitgestaltung, ihre Mobilität und die damit einhergehende soziale Teilhabe bietet. Die These wird durch die Tatsache unterstrichen, dass 68% der Befragten angaben, durch das Ticket den ÖPNV in einem Maße nutzen zu können, in dem es ihnen vorher nicht möglich war (vgl. ebd.: 22). Die qualitative Befragung durch Kommentarspalten in den Fragebögen gibt Eindrücke über die persönliche Relevanz des 9-Euro-Tickets für die Befragten. Sie

äußerten mehrfach das Gefühl von zusätzlicher „Freiheit“ und erfreuten sich eines Zugewinns an Lebensqualität. Auch die gelungene finanzielle Entlastung wurde betont (vgl. ebd.: 28 f.)

Somit lässt sich aus sozialpolitischer Sicht ein positives Resümee ziehen. Es konnte nicht nur die finanzielle Entlastung an Abonnenten und regelmäßige Nutzer*innen des ÖPNV weitergegeben werden, sondern auch ein Beitrag zu gleichwertigen Lebensverhältnissen im Aktionszeitraum geschaffen werden. Das 9-Euro-Ticket führte zu mehr Mobilität und sozialer Teilhabe von Menschen mit geringem Einkommen. Das Ticket hatte in vielen Fällen direkten Einfluss auf ihre Lebenszufriedenheit. Allerdings zeigt die beschriebene Studie auch die Diskrepanz zwischen den gesellschaftlichen Schichten. Einkommensschwache Menschen sind häufig auf Angebote wie das 9-Euro-Ticket angewiesen, da sie sonst vom Verkehrssystem und der Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen werden. Auch wenn viele Städte und Kommunen Sozialtickets anbieten, sind diese mit Preisen bis zu 89€ (Hamburg) im Gegensatz zum 9-Euro-Ticket selten ein preislich wirklich gutes Angebot (vgl. Klaas & Fette 2021). Umso wichtiger ist es, bei der Nachfolgelösung einkommensschwache Menschen zu berücksichtigen. Das inzwischen beschlossene Folgeticket für 49€ wird in dieser Hinsicht wenig Verbesserung bringen. Ein denkbarer Ansatz wäre eine einkommensabhängige Preisstaffelung. Doch auch bei der Betrachtung der sozialpolitischen Effekte muss berücksichtigt werden, dass die Maßnahme nicht überall gleichermaßen wirkt. Die beschriebene Studie betrachtet die Stadt Erfurt. Es handelt sich um eine Großstadt mit einem umfangreichem ÖPNV-Netz (vgl. EVAG 2023). Die finanzielle Entlastung und die Verbesserung der sozialen Teilhabe einkommensschwacher Personen kommt nicht zum Tragen, wenn die vorhandenen ÖPNV-Strukturen die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen nicht decken können. Daher können sich langfristig preisliche Maßnahme wie das 9-Euro-Ticket oder auch geplante Anschlusslösungen nur dann für möglichst viele Menschen positiv auswirken, wenn sie in Kombination mit dem weiteren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur einhergehen. Andernfalls werden die positiven Effekte für das Schaffen gleichwertiger Lebensverhältnisse auf der einen Seite durch immer größere Diskrepanzen zwischen städtischem und ländlichem Raum auf der anderen Seite zunichte gemacht.

5.2 Stärkung des ÖPNV

„Schon jetzt ist das 9-Euro-Ticket ein Riesenerfolg.“ (Wissing In: BMDV 2022)

So äußerte sich der Bundesverkehrsminister Volker Wissing bereits nach den ersten zwei Wochen des 9-Euro-Ticket. Für Ihn reichten die Verkaufszahlen der ersten Wochen und eine grundsätzliche Zufriedenheit vieler Kunden aus, um zu diesem Schluss zu kommen (vgl. BMDV 2022). Unter

genauerer Betrachtung der Marktforschungsergebnisse soll untersucht werden, wie das 9-Euro-Ticket genutzt wurde und welche Wirkung es auf den ÖPNV hatte. Zu Zeiten der Planung wurde auch die Stärkung des ÖPNV als Ziel der Maßnahme formuliert (vgl. Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP 2022: 11). Nun soll betrachtet werden, inwiefern diese Stärkung erreicht werden konnte, und welche Effekte über den Aktionszeitraum hinaus zu beobachten waren. Lässt sich in der Rückschau noch immer von einem Riesenerfolg sprechen oder kam das Fazit des Bundesverkehrsministers verfrüht?

Die ersten positiven Effekte ließen sich schon vor der Einführung des 9-Euro-Tickets beobachten. Die mediale Aufmerksamkeit rund um die Maßnahme war seit Beginn der politischen Debatte um das Ticket sehr hoch. Auch in der Bevölkerung waren das 9-Euro-Ticket und der ÖPNV in aller Munde. 98% der Befragten kannten das 9-Euro-Ticket (vgl. VDV 2022: 113). Laut einer Umfrage ist das 9-Euro-Ticket hinter dem Krieg in der Ukraine für 38% der Deutschen das Ereignis des Jahres 2022 (vgl. YouGov 2022). Das große Interesse führte dazu, dass die Bürger*innen sich aktiv mit dem ÖPNV auseinandersetzten und sich schon vorher informierten, wie sie das Ticket nutzen könnten. Bereits im Mai planten knapp 30% der Bürger*innen eine innerdeutsche Urlaubsreise mit dem 9-Euro-Ticket zu unternehmen (vgl. YouGov 2022). Die große Aufmerksamkeit sorgte auch von Beginn an für gute Verkaufszahlen. 52 Millionen Tickets wurden über den Aktionszeitraum verkauft. Im August kauften 31% der Deutschen ein 9-Euro-Ticket. Hinzu kamen 18% ÖPNV-Abonnenten. Somit war fast die Hälfte der Bevölkerung im Besitz eines 9-Euro-Tickets (vgl. VDV 2022: 113). Die Käufer teilten sich auf in 20% Neukunden, 26% aktivierte Kunden, die den ÖPNV zuvor seltener als einmal im Monat nutzen, und 54% Bestandskunden, die mindestens einmal im Monat fuhren (vgl. ebd.: 129). Auch die hohe Zufriedenheit, die das BMDV schon nach zwei Wochen hervorhob, hielt sich über den gesamten Aktionszeitraum und stieg sogar im Laufe der Zeit (vgl. ebd.: 115). Die anfangs befürchtete abschreckende Wirkung von z.B. überfüllten Zügen scheint also überwiegend nicht eingetreten zu sein. Das zeigen auch die Umfrageergebnisse der sensibelsten Gruppe, der Neukunden. Von ihnen waren 87% insgesamt mit ihrer Fahrt zufrieden, und auch mit dem Platzangebot zeigten sich 76% zufrieden (vgl. ebd.: 179). Darüber hinaus konnten das Image und das Vertrauen in den ÖPNV im Laufe der Maßnahme gesteigert werden. Die Maßnahme wurde als attraktives Angebot wahrgenommen (vgl. ebd.: 7). Neben dem Preis waren hierfür die Einfachheit und Verständlichkeit ausschlaggebend (vgl. ebd.:115). Besonders die Aktivierten und die Neukunden sahen im 9-Euro-Ticket außerdem eine gute Gelegenheit, um sowohl den ÖPNV besser kennenzulernen als auch das Auto stehen zu lassen (vgl. ebd.: 13). Betrachtet man die Nutzungshäufigkeit, wird allerdings sichtbar, dass viele dieser Kunden den ÖPNV tatsächlich nur selten nutzen und nicht von einer regelmäßigen Nutzung ausgegangen werden kann. Bei über 65% lag die tägliche Nutzungshäufigkeit bei 0 Fahrten. Im Mittelwert kommt die Gruppe auf 0,55 Fahrten am Tag. Das ist weniger als die Hälfte der Fahrten die Bestandskunden unternahmen.

Bei Abonnenten lag der Mittelwert sogar bei 1,62 (vgl. ebd.: 202). Auch bei den Nutzungsanlässen war sowohl der Anteil der täglich stattfindenden Wege für Erledigungen, Shopping, etc., aber insbesondere der Wege zur Arbeit, Schule oder Ausbildung bei Käufern deutlich unter denen von Abonnenten. Ausflüge, Städtereise und Events kamen als Nutzungsanlässe hingegen überdurchschnittlich häufig vor (vgl. ebd.: 137). Diese Informationen und auch die vermehrte Nutzung am Wochenende lassen darauf schließen, dass das 9-Euro-Ticket von diesen Kundengruppen eher als Freizeitticket für Ausflüge genutzt wurde, als dass es primär den arbeitsbedingten Pendelverkehr beeinflusst hätte. Die größten Unterschiede in den Verkaufszahlen und der Nutzung des 9-Euro-Tickets finden sich allerdings zwischen Ballungsgebieten und ländlichen Regionen. Während der Anteil der Personen, die ein 9-Euro-Ticket durch den Kauf oder ein Abonnement besaßen in Metropolen bei 72% lag, waren es im ländlichen Raum gerade einmal 33% (vgl. ebd.: 131). In diesen Regionen sind noch vor dem fehlenden Nutzungsanlass besonders das mangelnde Angebot für den Nicht-Kauf ausschlaggebend. Gerade die umständlichen Verbindungen, die seltenen Abfahrten und die Entfernung der nächsten Haltestelle werden häufig genannt. Hier zeigen sich deutlich die Unterschiede des ÖPNV-Netzes zwischen Stadt und Land. Während in Metropolregionen gerade einmal 8% die Taktung für zu gering halten, sind es im ländlichen Raum 37%. Deutschlandweit war die Vorliebe für den MIV der zweithäufigste Nicht-Kaufgrund. Und auch der Tankrabatt veranlasste einen Teil der Bevölkerung dazu, das 9-Euro-Ticket nicht zu nutzen (vgl. ebd.: 154).

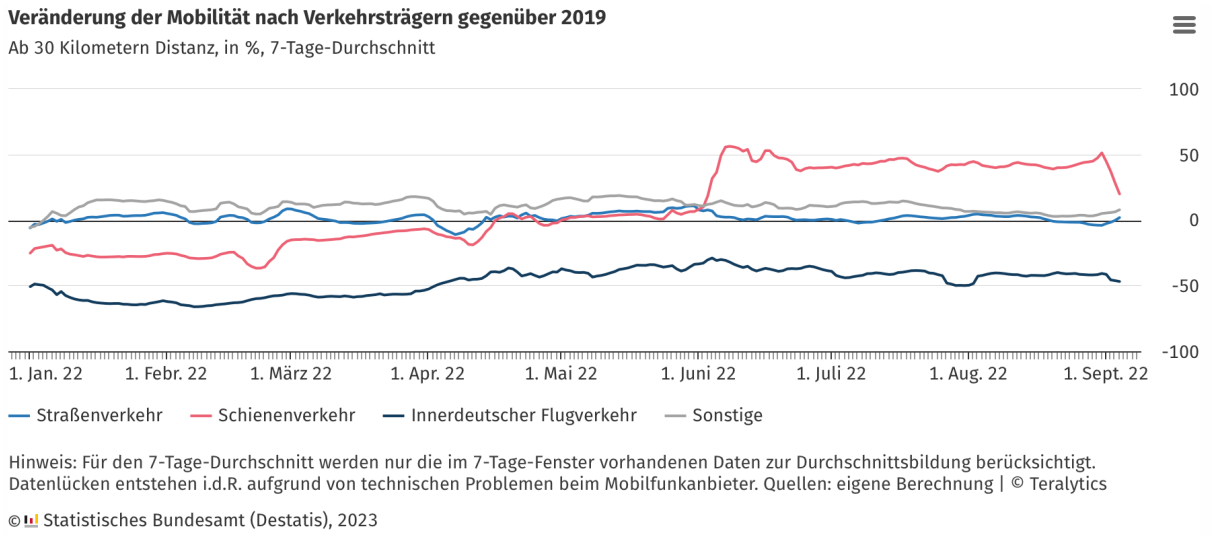

Abbildung 8: Veränderung der Mobilität nach Verkehrsträgern (Destatis 2023)

Insgesamt ließ sich innerhalb des Aktionszeitraums eine deutliche Zunahme in den ÖPNV-Fahrten feststellen. Im Schienenverkehr lagen die bundesweiten Bewegungen 42% über dem Vorkrisenniveau im Juni 2019 (vgl. Destatis 2022). Auch wenn viele Kunden das Ticket als gute Gelegenheit sahen auf das Auto zu verzichten, blieben die Zahlen im Straßenverkehr zumindest auf den Distanzen über 30 km

konstant (siehe Abbildung 8). Zu kürzeren Distanzen liegen keine detaillierteren Daten vor. Da 10% der Fahrten laut den Daten des VDV vom MIV auf den ÖPNV verlagert worden sein sollen, lässt sich davon ausgehen, dass die meisten dieser Fahrten auf kürzeren Distanzen stattfanden (vgl. VDV 2022: 203). Die Marktforschung des VDV bestätigt dies. 62% der vom MIV verlagerten Fahrten wurde auf Strecken unter 30 km durchgeführt (vgl. ebd.: 243). Abbildung 8 deckt sich außerdem damit, dass ein großer Teil der induzierten Fahrten auf langen Strecken im Regionalverkehr stattfanden (vgl. ebd.: 217; ebd.: 244). Allerdings ließ sich ebenso beobachten, dass die Zahlen mit Ende der Maßnahme schnell wieder auf das Niveau von Mai 2022 fielen (siehe Abbildung 8).

Nicht nur im Schienenverkehr ging die Zahlen nach Ende der Maßnahme zurück. Im gesamten ÖPNV fiel die allgemeine Nutzungshäufigkeit im ÖPNV sogar unter das Vor-Aktionsniveau (vgl. ebd.: 25). Und nicht nur die Häufigkeit, sondern auch die Fahrkartenverkäufe sanken (vgl. ebd.: 30). Während der Maßnahme wurden große Erwartungen in die Gruppe der Personen gelegt, die das 9-Euro-Ticket viel nutzten und vorher bereits ÖPNV-Affin waren (siehe Abbildung 9). Die Hoffnung lag darin, diese Kunden durch die Maßnahme als neue Abonnenten zu gewinnen. Inzwischen verfügen lediglich 16% dieser Gruppe über ein Abonnement, die Anzahl der gesamten Abo-Kunden im ÖPNV ist seit dem Ende des 9-Euro-Tickets bis November 2022 sogar um 0,5% gesunken (vgl. Nobis 2022: 6).

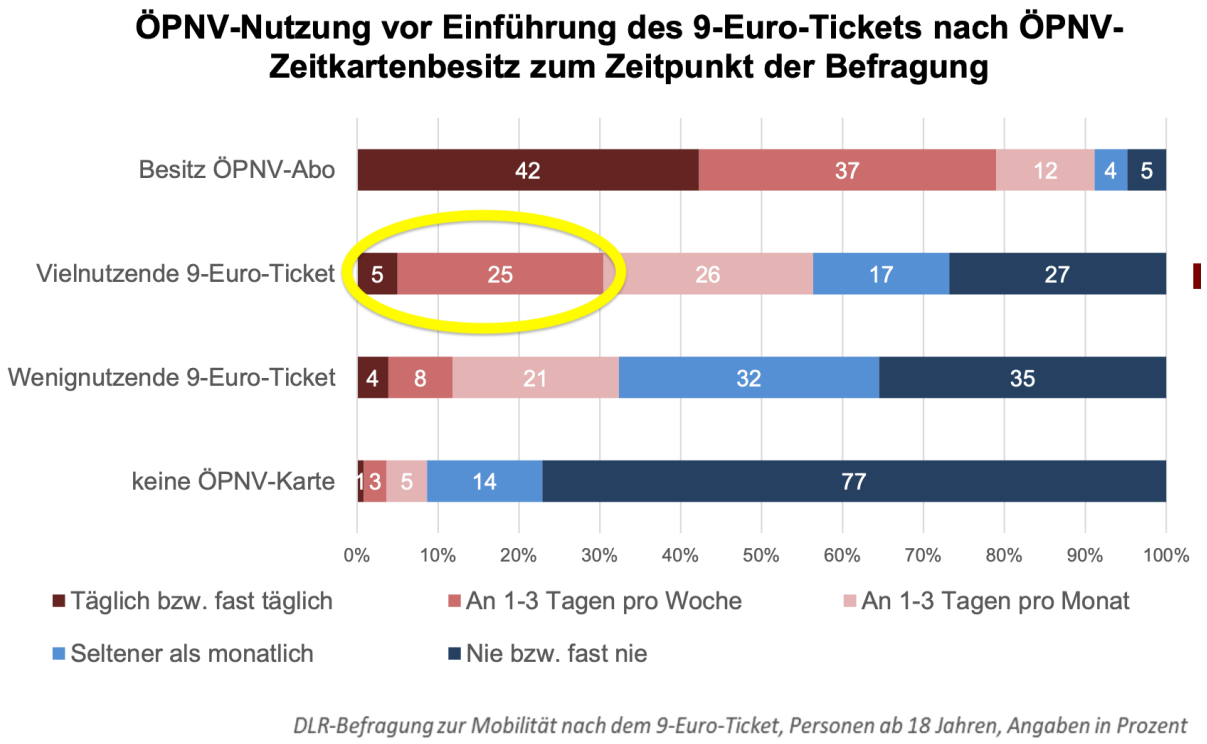

Abbildung 9: ÖPNV-Nutzung vor Einführung des 9-Euro-Tickets nach ÖPNV-Zeitkartenbesitz zum Zeitpunkt der Befragung (Nobis 2022: 6; eigene Markierung eingefügt)

Die Gründe für den Rückgang der Abonnements sind vielfältig. Für 20% der Befragten waren die Erfahrungen mit dem ÖPNV im Zeitraum des 9-Euro-Tickets ausschlaggebend, ihre Nutzung zu reduzieren oder sogar ihr Abonnement zu beenden. Und auch persönliche Gründe und der Verlauf der Corona-Pandemie gaben für 20% bzw. 18% den Anlass, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu ändern (vgl. VDV 2022: 32). Doch auch über diese individuellen Gründe hinaus muss insgesamt festgehalten werden, dass am Ende der Maßnahme wenige Kunden von einer Steigerung ihrer ÖPNV-Nutzung und dem Kauf eines Abonnements überzeugt werden konnten. Die Bereitschaft, den regulären Preis für ein Abonnement im ÖPNV zu zahlen, ist zu gering. 56% geben an, dass ihnen der ÖPNV nach der Maßnahme wieder zu teuer ist (vgl. ebd.: 100). Schon vor Beginn der Maßnahme befürchteten die Sachverständigen eine abschreckende Wirkung durch den massiven Preissprung zum Ende des 9-Euro-Tickets (vgl. Schilling In: Verkehrsausschuss 2022: 17). Hinzu kommt das Ende der bundesweiten Gültigkeit und die Rückkehr zur Unübersichtlichkeit der Tarife und der Geltungsbereiche von Abonnements der einzelnen Verkehrsbetriebe und -verbünde (vgl. VDV 2022: 100).

Fasst man nun die direkten Effekte des 9-Euro-Tickets auf den ÖPNV zusammen, kann zu allererste festgehalten werden, dass die Maßnahme sehr gut von der Bevölkerung angenommen wurde. Das Interesse, die Verkaufszahlen und auch der Fahrgastzuwachs waren hoch. Im Aktionszeitraum sprach 9-Euro-Ticket viele Personen an, und lenkte die Aufmerksamkeit von Nicht-ÖPNV-Nutzer*innen auf

den Öffentlichen Nahverkehr. Auch wenn während der Maßnahme die wenigsten Käufer, ihr präferiertes Verkehrsmittel hin zum ÖPNV änderten, konnte das 9-Euro-Ticket den multimodalen Verkehr im Aktionszeitraum stärken (vgl. Nobis 2022). Allerdings muss ebenso festgehalten werden, dass die direkten Effekte nach dem Ende der Maßnahme schnell verflogen waren. Die Abonnements konnten nicht gesteigert werden, und auch die Zahlen der Nutzungshäufigkeit gingen zurück. Für langfristige Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen und die Zahl der Abonnenten, war die Maßnahme anscheinend zu kurz. Nur ein Viertel nutzte den ÖPNV währen der Maßnahme intensiv, für den Großteil machte das 9-Euro-Ticket hingegen nur einen geringen Anteil ihrer Gesamtmobilität aus. Um eingefahrene Mobilitätsroutinen wie den Weg zur Arbeit ändern zu können, muss eine Maßnahme offenbar über einen längeren Zeitraum wirken (vgl. Castrillo In: Verkehrsausschuss 2022: 25). Des Weiteren stärkte das 9-Euro-Ticket den ÖPNV primär dort, wo er bereits am stärksten war. Die größten Effekte erzielte das 9-Euro-Ticket in Metropolregionen mit gut ausgebauten ÖPNV-Netzen. Die Mängel des ÖPNV in ländlichen Regionen bleiben jedoch erhalten und erfuhren durch die Maßnahme keine Verbesserung.

Doch trotz dieser recht ernüchternden Zahlen seit Ende des 9-Euro-Tickets wird die Maßnahme von breiten Teilen der Bevölkerung und auch einer Vielzahl von Sachverständigen und Politikern positiv bewertet. Der Impuls für den ÖPNV ist als beachtlich zu bezeichnen. Der ÖPNV konnte an Vertrauen und Aufmerksamkeit gewinnen. Viele Bürger*innen konnten diesen besser kennenlernen und Berührungsängste abbauen. Das Image des ÖPNV konnte sich durch die Maßnahme deutlich verbessern (vgl. VDV 2022: 7). Trotz aller Befürchtung vor abschreckenden Bildern von überfüllten Zügen im Zeitraum des 9-Euro-Tickets, war das Ticket aus Marketing-Sicht ein großer Erfolg für den ÖPNV. So ist es gelungen, den ÖPNV auch nach dem Aktionszeitraum als wichtiges Thema gesellschaftlicher und politischer Debatten zu etablieren. Bereits während des Aktionszeitraums forderte der VDV eine Verlängerung der Maßnahme und eine daran anknüpfende langfristige Anschlusslösung. Auch innerhalb der Bevölkerung befürwortete man zu großen Teilen eine Nachfolgelösung (siehe Abbildung 10).

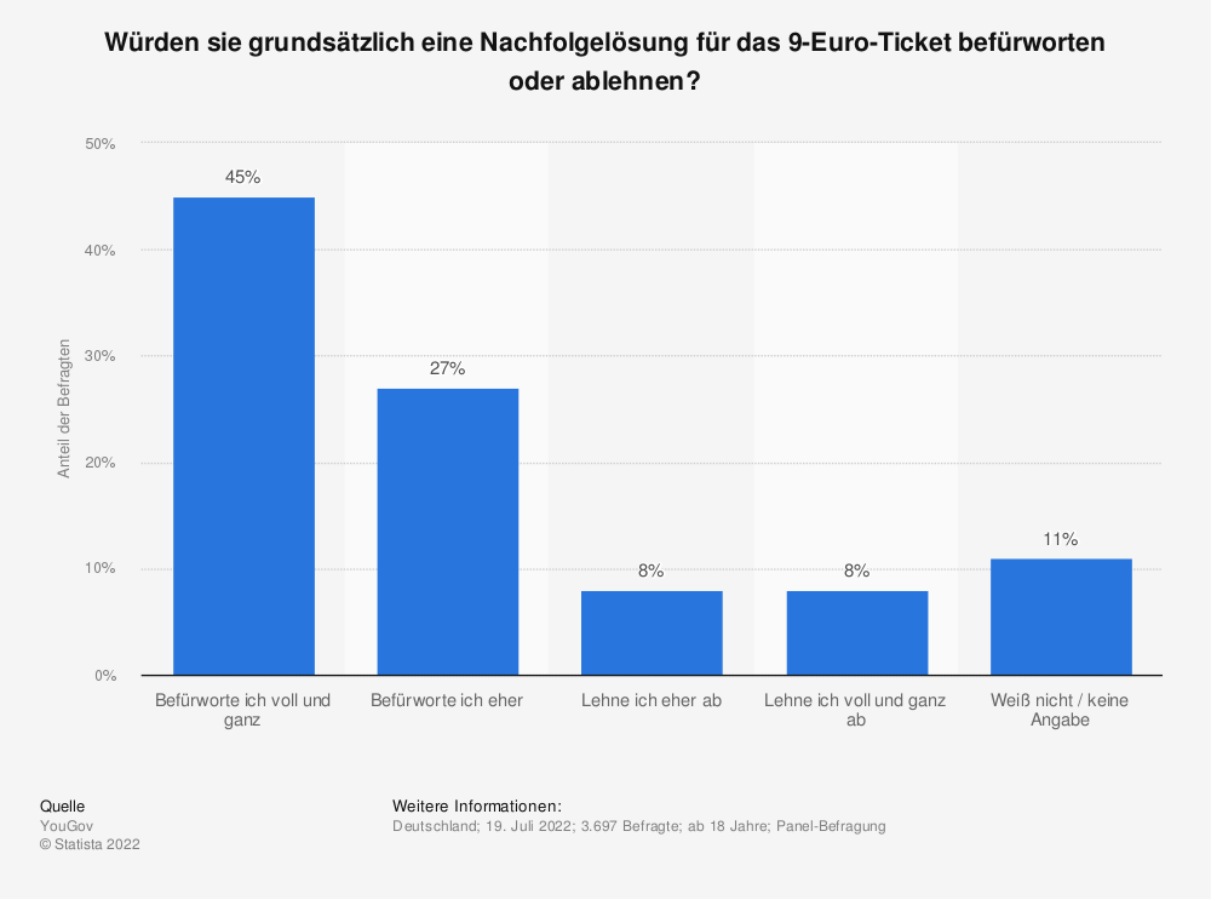

Abbildung 10: Umfrage zu einer Nachfolgelösung des 9-Euro-Tickets in Deutschland (Kords 2022b)

Schnell schlossen sich Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen den Forderungen an (vgl. 9 Euro Ticket weiterfahren 2022). Das 9-EuroTicket wurde zum Thema von Demonstrationen und auch viele politischen Parteien nutzen die Popularität des 9-Euro-Ticktes, um sich für eine Folgelösung einzusetzen und die Gunst der Bürger*innen zu gewinnen. Während Bundesfinanzminister und Parteichef der FDP, Christian Lindner, zum Ende des 9-Euro-Tickets eine Verlängerung kategorisch ausschloss, die Gratismentalität kritisierte und die mangelnde Fairness gegenüber Autofahrer*innen und Nicht-Nutzer*innen des ÖPNV hervorhob, setzte er sich wenige Wochen später gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister und Parteikollegen, Volker Wissing für ein Nachfolgeticket ein (vgl. Berliner Morgenpost 2022b). Auch wenn eine direkte Anschlusslösung nicht bundesweit realisiert werden konnte, waren die Erkenntnisse, die durch das 9-Euro-Ticket als Experiment gewonnen wurden, für die Zukunft des ÖPNV von großer Bedeutung. Der Druck aus Politik und Gesellschaft machte die Umsetzung einer Folgelösung unumgänglich (vgl. Zeit Online 2022). Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass ein Interesse an der Nutzung des ÖPNV in breiten Teilen der Bevölkerung besteht. Und auch die sehr geschätzte Einfachheit und bundesweite Gültigkeit des Tickets wurde bei der Gestaltung des Nachfolgers berücksichtigt. Im November einigten sich Bund und Länder auf die Einführung des

Deutschlandtickets, was als Nachfolger des 9-Euro-Tickets gilt. Es soll zeitlich unbegrenzt ab Frühjahr 2023 bundesweit gelten und wird für 49€ monatlich erhältlich sein (vgl. BMDV 2023). Doch auch die durch das 9-Euro-Ticket erneut verdeutlichten Unterschiede der ÖPNV-Angebote im städtischen und ländlichen Raum sollen nicht vernachlässigt werden. Mithilfe eines Ausbau- und Modernisierungspaktes des ÖPNV soll die langfristige Finanzierung der Angebotserweiterung im ÖPNV gesichert werden (vgl. Wissing 2022: 2). Auch wenn ein großer Teil der Bevölkerung den Preis von 49€ für ein bundesweites Ticket als angemessen empfindet, bleibt abzuwarten, wie das Deutschlandticket angenommen wird, und welche Effekte durch ein solches Ticket mit langfristiger Wirkdauer erzielt werden können (vgl. Kords 2022c). Doch auch schon ohne dieses Wissen kann der Beschluss des Deutschlandtickets durch die gesteigerte Aufmerksamkeit und die Erhöhung der finanziellen Mittel für den ÖPNV als Erfolg des 9-Euro-Tickets gewertet werden.

5.3 Beitrag zum Klimaschutz

Im „Entwurf eines siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“, in dem die ersten Einzelheiten des 9-Euro-Tickets vorgestellt wurden, wurde dem 9-Euro-Ticket auch ein Beitrag zur Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes zugerechnet. Die Maßnahme beeinflusse besonders den Nachhaltigkeitsindikator II „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“. Die Förderung des klimafreundlichen ÖPNV sollte eine Einsparung von Energie und Treibhausgasen bewirken und dem Leitbild „nachhaltige Verkehrsentwicklung“ folgen (vgl. Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP 2022: 11). Im anschließenden Abschnitt soll betrachtet werden, welche klimarelevanten Effekte tatsächlich zu beobachten waren.

Innerhalb der Marktforschung versucht der VDV diese Frage zu klären. Die Hochrechnung ergibt eine CO_2-Einsparung von 1,8 Millionen Tonnen im Aktionszeitraum (siehe Abbildung 11).

Abschätzung der Klimawirkung des 9-Euro-Tickets auf Basis der bundesweiten Markforschung und des TREMOD-Models 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 (C02-Äquival.) je Pkm nach Umweltbundesamt (TREMOD) 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**

182 © VDV

VDV Die Verkehrsunternehmen

Abbildung 11: Abschätzung der Klimawirkung des 9-Euro-Tickets auf Basis der bundesweiten Marktforschung und des TREMOD-Models (VDV 2022: 268)

Diese Zahl wurde innerhalb kürzester Zeit in der Presse publiziert. Es wurden Vergleiche zur möglichen Einsparung durch ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen gezogen. Durch das 9-Euro-Ticket sei fast die gleiche Menge CO_2 eingespart worden wie mit einem Jahr Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen (vgl. Spiegel 2022). Jedoch kamen diese Zahlen kurz vor Ende der Maßnahme überraschend. Noch wenige Wochen vorher kursierte in den Medien die Nachricht, dass der Verlagerungseffekt vom MIV gering ausfalle und ein wesentlich größerer Teil der Fahrten induziert sei, also das Ticket sogar zu mehr Verkehr führe und daher kaum klimaschonende Effekte zu erwarten seien. Die Umfrage des VDV aus dem Monat Juli, auf welcher die negativen Aussagen beruhten, ergab, dass die Nutzungsintensität des MIV um 3% zurückgegangen sei und die Nutzer*innen des 9-Euro-Tickets auf 8% ihrer Autofahrten verzichteten (vgl. Tagesschau 2022). Allerdings gab es Kritik an der Erhebung, woraufhin die Fragestellungen angepasst wurden (vgl. Schlesiger & Biederbeck-Ketterer 2022). In der Folge ergab sich ein Rückgang der Nutzungsintensität um 4% und eine Verlagerung von 10%. Auf Grundlage dieser und weiterer Daten der Marktforschung wurde die Klimawirkung des 9-Euro-Tickets errechnet (siehe Abbildung 11). Doch bei genauerer Betrachtung stellen sich wiederum Zweifel ein, ob diese Berechnung eine verlässliche und genaue Prognose abgibt. Man bekommt den Eindruck, dass diese zum Ziel hatte, eine möglichst positive Klimawirkung zu errechnen. Zum einen fällt auf, dass bei der Bestimmung des Mittelwerts der Distanzen von verlagerten Fahrten für die Antwortmöglichkeiten keine gleichmäßigen Intervalle zur Verfügung standen, sondern die Spannweite der Antwortmöglichkeiten mit steigenden Distanzen immer größer werden (siehe Abbildung 12). So wird z.B. jede Fahrt zwischen 51km und 100km in einer Antwortmöglichkeit erfasst. Genauso ist es bei allen

Fahrten über 100km. Fahrten auf kurzen Distanzen werden hingegen in 5km- oder 10km-Schritten abgefragt. Obwohl zwei Drittel auf Strecken unter 30km stattgefunden haben, wird jede Fahrt darüber stärker gewichtet und es ergibt sich ein Mittelwert von 45km für die Länge der vom MIV verlagerten Fahrten. In der Berechnung der Klimawirkung wird nochmal aufgerundet und mit 50km gerechnet.

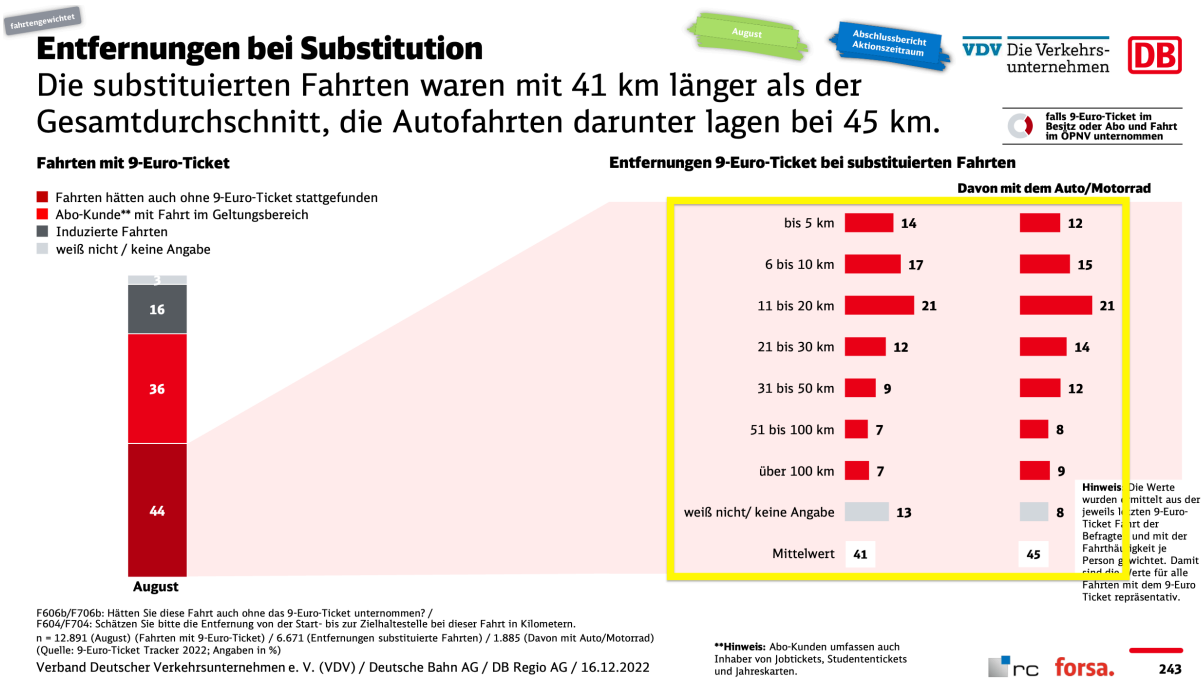

Abbildung 12: Ungleichmäßige Intervalle bei Ermittlung der Entfernung von substituierten Fahrten (VDV 2022: 243 (eigene Markierung in Gelb))

Außerdem werden die Fahrten, die durch das 9-Euro-Ticket induziert wurden bei der Berechnung vernachlässigt (siehe Abbildung 11). Diese machten immerhin 16% der gesamten Fahrten aus und hatten mit 52km im Mittel größere Entfernungen als alle anderen Fahrten (vgl. VDV 2022: 244). Darüber hinaus finden auch Verlagerungen innerhalb des Umweltverbunds keine Berücksichtigung. Knapp 5% der Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket hätten ohne die Maßnahme zu Fuß oder mit dem Rad, also ohne den Ausstoß von Treibhausgasen stattgefunden (vgl. ebd.: 203) Daher ist es wenig verwunderlich, dass zeitgleich laufende Studien, die andere Methoden zu Bestimmung der Klimawirkung anwendeten, zu anderen Ergebnissen kamen. Die Studie des RWI Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung vergleicht die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel von Käufern und Nichtkäufern des 9-Euro-Tickets. Anders als beim VDV, dessen Daten zu substituierten Fahrten auf Schätzungen und Erinnerung der Befragten an den Vor-Aktionszeitraum basieren, erhob das RWI Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung im April und im Juni Daten und glich diese miteinander ab (vgl. Andor 2022: 2). Die Bewegungen und auch die Pkw-Kilometer erhöhten sich in allen befragten Gruppen im Sommer. Dennoch waren deutliche Unterschiede in der Erhöhung der wöchentlichen Pkw-Kilometer zwischen Käufern und Nichtkäufern

des 9-Euro-Tickets erkennbar. Nutzer*innen des Tickets erhöhten ihre wöchentliche Pkw-Nutzung um 15km weniger als Nichtkäufer. Im Unterschied zwischen Käufern und Abonnenten erhöhten erstere ihre Fahrten um 8km weniger als die Abo-Besitzer (vgl. ebd.: 9 f.). Auf Grundlage dieser Ergebnisse kommt die Studie auf eine CO_2-Einsparung von 205 000 Tonnen bis 671 840 Tonnen (vgl. ebd.: 15). Auch wenn der Spielraum des Ergebnisses groß ist, unterscheidet es sich selbst im Maximum deutlich von dem des VDV.

Verglichen mit den Kosten von 2,5 Milliarden Euro fallen die Ergebnisse selbst im Falle des VDV eher schlecht aus. Es ergibt sich ein Preis von 1.389€ pro eingesparter Tonne CO_2. In der Studie des RWI sogar 3.700€ - 12.200€. Unter Berücksichtigung des von der Bundesregierung für das Jahr 2022 festgelegten Preises von 30€ pro eingesparter Tonne CO_2, ist das 9-Euro-Ticket als kurzfristige Klimaschutzmaßnahme nicht kosteneffektiv (vgl. Die Bundesregierung 2022). Allerdings werden bei dieser Einschätzung nur die klimarelevanten Effekte in der Kostenanalyse berücksichtigt.

Andere Untersuchungen widmeten sich dem Verkehrsfluss in deutschen Großstädten, indem die Verkehrsdaten des Navigationssystemherstellers und Anbieters von Geodaten TomTom analysiert wurden. Man verglich die Daten aus den Monaten Juni und Juli mit denen aus Mai. Im Juni konnte die Anzahl der Staus in 23 von 26 untersuchten Städten verringert werden. Im Juli wurde in 11 von 14 Städten eine Reduzierung festgestellt. Die Auswahl der betrachteten Städte im Juli fiel aufgrund der beginnenden Ferienzeit in vielen Städten geringer aus (vgl. RND 2022b). Inwieweit der ferienunabhängige Anstieg von Urlaubsreisen und die gesteigerte Fahrradnutzung in den Sommermonaten berücksichtigt wurden, ist unklar. Dennoch decken sich die Ergebnisse mit der deutlich höheren Nutzung des 9-Euro-Tickets in Großstädten und sprechen für einen positiven Einfluss auf den Verkehrsfluss. Da bis zu 15% der Straßenverkehrs-Emissionen in Großstädten auf Staus zurückgehen, kann daraus eine positive klimaschonende Wirkung angenommen werden (vgl. Welt 2022b).

Die Betrachtung der klimarelevanten Wirkung des 9-Euro-Tickets zeigt, dass die direkten Effekte der Maßnahme schwierig zu bestimmen sind. Dennoch wird klar, dass die Maßnahme unter Berücksichtigung der Kosten aufgrund geringer Effizienz nicht als kurzfristige Klimaschutzmaßnahme geeignet ist. Auch die Lobby-Organisation der European Climate Foundation – Agora Energiewende – kommt in ihrem Jahresrückblick zu ähnlichen Erkenntnissen. So lagen die Treibhausgasemissionen auch im Jahr 2022 deutlich über den gesetzten Zielen (siehe Abbildung 13).

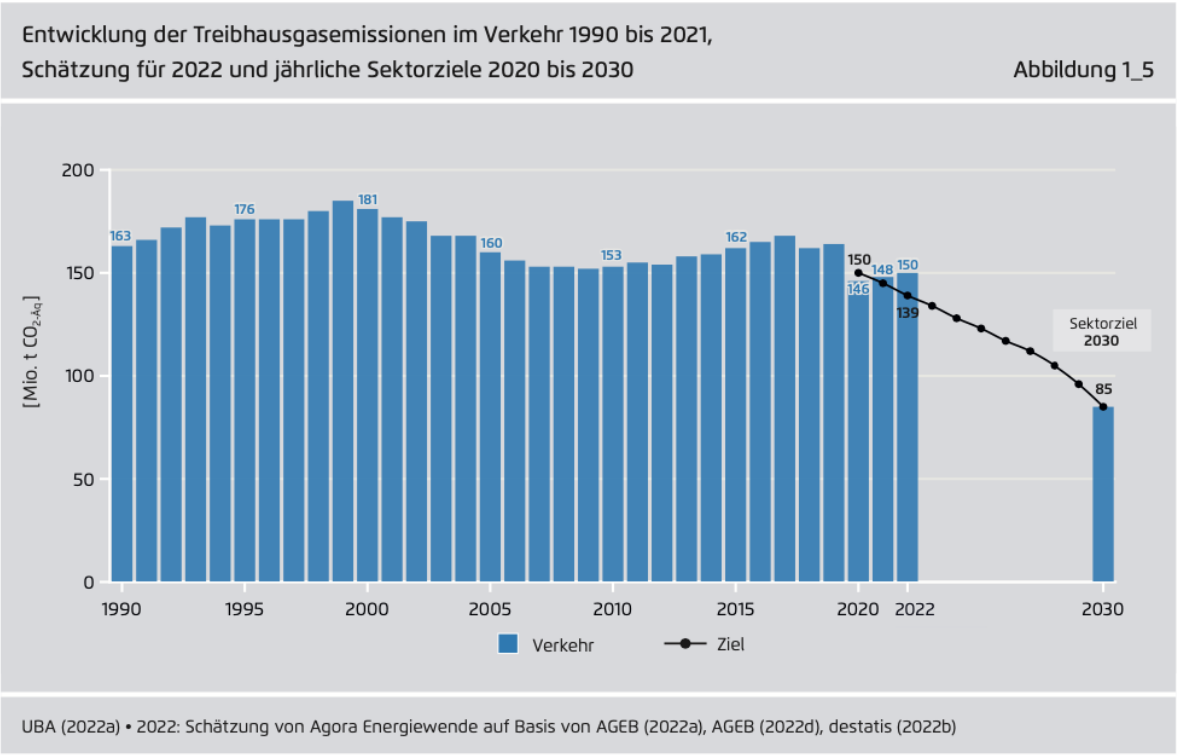

Abbildung 13: Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehr 1990 bis 2021, Schätzung für 2022 und jährliche Sektorziele 2020 bis 2030 (Hartz et al. 2022: 15)

Auch hier kommt man zu dem Schluss, dass das 9-Euro-Ticket zwar die Zahl der Nutzer*innen im ÖPNV gesteigert hat, es sich dabei aber in vielen Fällen um zusätzliche Fahrten gehandelt habe. Eine deutliche Verlagerung vom Pkw zum ÖPNV habe kaum stattgefunden. Restriktive Maßnahmen im MIV hätten die Effekte möglicherweise erhöhen können, allerdings ist diese Chance durch eine pauschale Entlastung von Autofahrer*innen durch den Tankrabatt, verpasst worden (vgl. Harz et al. 2022: 16).

6 Fazit & Ausblick

Es steht außer Frage, dass der ÖPNV von großer Bedeutung für die Umsetzung der Verkehrswende ist. Allerdings stagnieren sowohl die Zahlen des ÖPNV als auch der Schadstoffausstoß im Verkehr seit Jahren. Es ist unverkennbar, dass weitreichende Maßnahmen im ÖPNV nötig sind, um diesen entsprechend seiner Bedeutung für die Verkehrswende und der Erreichung der Klimaziele zu gestalten (vgl. Hendzlik et al. 2022: 8 f.). Das 9-Euro-Ticket war in seiner Art, der Kurzfristigkeit und dem Umfang eine einzigartige Maßnahme im ÖPNV (vgl. Dorn In: Verkehrsausschuss 2022: 11).

Millionen Bürger*innen konnten in Zeiten steigender Kosten finanziell entlastet werden, und besonders einkommensschwachen Personen wurden ungeahnte Möglichkeiten in ihrer Mobilität eröffnet. Die erweiterte Mobilität ermöglichte mehr Freiheiten in der Freizeitgestaltung und eine verbesserte soziale Teilhabe. Es ist wichtig, dass diese Erkenntnisse auch in Zukunft bei der Gestaltung von Tarifen für einkommensschwache Personen berücksichtigt werden. Die Stadt Berlin hat bereits mit Beginn des Jahres 2023 den Preis des Sozialtickets auf 9€ gesenkt (vgl. Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales (Berlin) 2022). Es bleibt zu hoffen, dass sich günstige Preise flächendeckend durchsetzen und auch im Falle des Deutschlandtickets ein sozialverträglicher Tarif angeboten wird.

Doch gerade die Kurzfristigkeit und die Eile, mit der die Maßnahme veröffentlicht, geplant und umgesetzt wurde, war Fluch und Segen zugleich. Zum einen wären die politische Entscheidung und die Finanzierung für eine solch umfangreiche, teure und bundesweit gültige Maßnahme im ÖPNV unter anderen Umständen kaum denkbar gewesen. Schon bisher kämpfen die Länder um jede Erhöhung der Regionalisierungsmittel, von denen der Großteil in vielen Bundesländern gerade für das Aufrechterhalten des Angebots reicht (vgl. Woidke In: Bundesrat 2022a: 180). Auf der anderen Seite macht der Planungsverlauf des 9-Euro-Tickets deutlich, dass die Maßnahme Potenzial eingebüßt hat, das durch mehr Zeit und eine integrierte Planung auf allen vier Ebenen hätte ausgeschöpft werden können. Der Entstehung des 9-Euro-Tickets mangelte es an Transparenz, und der zeitgleich gültige Tankrabatt lässt noch immer Fragen offen. Durch das 9-Euro-Ticket wurden nicht nur Bürger*innen, sondern auch Sachverständige und Akteure des ÖPNV überrascht. Gern wären sie frühzeitig, am besten vor Veröffentlichung der Maßnahme, in die Planung einbezogen worden. Mit diesem Versäumnis wurde auch die Integration fachübergreifender Expertise verpasst. Lediglich die räumliche Integration wurde erfolgreich umgesetzt und ermöglichte die bundesweite, grenzübergreifende Gültigkeit des Tickets.

Gerade diese bundesweite Gültigkeit sorgte für großes Interesse bei den Kunden und stellte eines der stärksten Argumente für den Kauf eines 9-Euro-Tickets dar. Dieser Erfolg scheint langfristige Effekte auf die Branche des ÖPNV zu haben. Auch im geplanten Deutschlandticket soll die bundesweite

Nutzung ein fester Bestandteil sein (vgl. BMDV 2023). Nachteilig wirkte sich diese allerdings auf die Zahl der induzierten Fahrten aus, was dem Ticket vereinzelt den Ruf eines Freizeittickets einhandelte. Gerade Neukunden und aktivierte Kunden nutzten das Ticket vermehrt im Freizeitbereich, anstatt es z.B. für Wege zur Arbeit zu nutzen. Das 9-Euro-Ticket konnte durch seinen kurzen Aktionszeitraum nur in seltenen Fällen eingefahrenen Mobilitätsroutinen und das präferierte Verkehrsmittel ändern. Das zeigen auch die rückläufigen Fahrgast- und Verkaufszahlen im ÖPNV nach Ende der Maßnahme. Es ist allerdings denkbar, dass eine langfristige Maßnahme den ÖPNV mit der Zeit eher als Alternative zum gewohnten Verkehrsmittel etablieren kann und z.B. zum Verzicht auf den privaten Pkw anregen wird. Auch die Klimawirkung einer solchen Maßnahme könnte deutlich besser aussehen als die des 9-Euro-Tickets. Denn auch bei dieser Bilanzierung spielten die induzierten Fahrten und der geringe Verlagerungseffekt eine negative Rolle. Die Prognosen der CO_2-Einsparungen ergaben je nach Methodik zwar unterschiedlichen Zahlen, deuten aber in keinem der Fälle auf eine klimaeffiziente Maßnahme hin. Die prognostizierten Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors für das Jahr 2022 zeigen ebenso keine sichtbare Wirkung der Maßnahme (vgl. Harz et al. 2022: 16).

Somit kann das 9-Euro-Ticket mit Sicht auf die gesteckten Ziele für den ÖPNV lediglich als Türöffner für weitere schnelle Maßnahmen gesehen werden. Es hat die Blicke der Gesellschaft auf den ÖPNV gerichtet und seine Potenziale sowie seine Schwächen verdeutlicht. Das 9-Euro-Ticket konnte die Hoffnung wecken, dass zukünftige verkehrspolitische Entscheidungen der Bedeutung des ÖPNV für die Entwicklung des Verkehrs gerecht werden. Möglich wurde diese Maßnahme nur durch eine von Eile geprägte Planung, die keine langen Abwägungen zuließ. Erste Effekte des Tickets auf die Verkehrspolitik zeichnen sich in Form des Deutschlandtickets bereits ab. Wie viele Nutzer*innen des 9-Euro-Tickets auch bei einem Preis von 49€ das Angebot wahrnehmen werden, und welche Effekte dieses langfristig haben wird, bleibt abzuwarten. Es steht aber außer Frage, dass die veränderte Preisgestaltung allein nicht reichen wird, um die Ziele des ÖPNV zu erreichen. Weitere Investitionen in den Ausbau und die Angebotserweiterungen sind essenziell. Mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt wird auf das Erfüllen dieser Notwendigkeit abgezielt. Auch hier bleibt abzuwarten, ob das gestiegene Interesse für den ÖPNV zu größeren Investitionen als in den vorausgegangenen Jahren führen wird. Es hat sich jedoch auf jeden Fall gezeigt, dass zusätzlich restriktive Maßnahmen im Bereich des MIV für die Förderung des ÖPNV unumgänglich sind. Ob hier in naher Zukunft große Änderungen zu erwarten sind, ist angesichts aktueller Äußerungen des Bundesverkehrsministers zum Stellenwert des Autos, fraglich. Er sieht keine Lösung darin den Straßenverkehr einzuschränken. Vielmehr betont er die Vorteile des Autos und die Notwendigkeit des Ausbaus des Straßennetzes. Anders sei das zu erwartende Wachstum im Straßenverkehr nicht zu lösen (vgl. Tagesschau 2023). Aussagen wie diese lassen Hoffnungen, die das 9-Euro-Ticket eventuell geweckt hat, schnell wieder schmelzen. Man wird sich wohl auf weitere Jahre der angebotsorientierten, autogerechten Verkehrsplanung mit

Kompromisslösungen zwischen MIV und ÖPNV, fernab der Grundsätze der integrierten Verkehrsplanung, gefasst machen müssen.

Literaturverzeichnis

Andor, Mark A. (2022): Auswertung des Neun Euro Tickets. Vorläufige Ergebnisse. RWI – Leibnitz Institut für Wirtschaftsforschung. In: Webinar der Agora Verkehrswende: Das 9-Euro-Ticket und die Verkehrswende. 2022. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/veranstaltungen/das-9-euro-ticket-und-die-verkehrswende-teil-1/ (07.02.2023)

Bauchmüller, Michael / Henrike Roßbach (2022): Krisenrabatt auf Spritpreise. In: Süddeutsche Zeitung. URL: https://www.sueddeutsche.de/politik/tankrabatt-spritpreise-lindner-1.5547606 (06.02.2023)

Beer, Joshua (2023): Verkehrsverbünde planen 49-Euro-Ticket vom 1. Mai an. In: Süddeutsche Zeitung. URL: https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/49-euro-ticket-start-mai-1.5738355 (06.02.2023)

Berliner Morgenpost (2022a): 9-Euro-Ticket: Das sind die schönsten Bahnstrecken. URL: https://www.morgenpost.de/vermischtes/article235204831/9-euro-ticket-deutsche-bahn-strecken.html (01.02.2023)

Berliner Morgenpost (2022b): Nachfolger für 9-Euro-Ticket: Geht nun alles ganz schnell? URL: https://www.morgenpost.de/politik/article236327397/9-euro-ticket-nachfolger-fdp-wissing-lindner.html (07.02.2023)

BDO – Bund Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (2022): Stellungnahme Öffentliche Anhörung am 16.05.2022. Bund Deutscher Omnibusunternehmer e.V. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/894260/cb901c997a297faa3e7db3d8b85c7fab/Stellungnahme-Leonard-BDO-data.pdf

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.) (2004): Anforderung an Akteure. URL: https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/83435/?clsId0=276639&clsId1=276643&clsId2=276858&clsId3=0 (06.02.2023)

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.) (2021): Aufgaben der Akteure in der ÖPNV-Finanzierung URL: https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/519120/?clsId0=0&clsId1=0&clsId2=0&clsId3=0 (06.02.2023)

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Das 9-Euro-Ticket war ein Erfolg. URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/9-euro-ticket-beschlossen.html (29.01.2023).

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Das Deutschlandticket ist beschlossene Sache. URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/deutschlandticket.html (29.01.2023).

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022): Maßnahmenpaket des Bundes zum Umgang mit den hohen Energiekosten. URL: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/massnahmenpaket-des-bundes-zum-umgang-mit-den-hohen-energiekosten.pdf?__blob=publicationFile&v=14 (31.01.2023)

BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2022): BUND fordert Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket. URL: https://www.bund-hessen.de/pm/news/bund-fordert-nachfolgeangebot-fuer-das-9-euro-ticket/ (29.01.2023)

Bundesrat (2022a): Stenografischer Bericht. 1021. Sitzung. URL: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/2022/Plenarprotokoll-1021.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (04.02.2023)

Bundesrat (2022b): Beschluss des Bundesrates. Siebtes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. URL: https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0201-0300/220-22(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)04.02.2023)

Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. (2022): Stellungnahme. Öffentliche Anhörung am 16.05.2022. Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/894256/d91ba3939f3d7d7ac3941657c21dcbf9/Stellungnahme-Dorn-BSN-data.pdf (08.02.2023)

BVG – Berliner Verkehrsbetriebe (2022): BVG-Tickets im Überblick. URL: https://www.bvg.de/de/abos-und-tickets/alle-tickets (07.02.2023)

Destatis – Statistisches Bundesamt (2022): 9-Euro-Ticket: Mobilität steigt deutlich auf kurzen Distanzen im Schienenverkehr. Pressemitteilung Nr. 284 vom 7. Juli 2022. URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/07/PD22_284_12.html (07.02.2023)

Destatis – Statistisches Bundesamt (2023): Veränderung der Mobilität gegenüber 2019. URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Grafiken/Exdat/2022/_Interaktiv/20220908-mobilitaet-personenverkehr.html (07.02.2023)

Deutscher Bundestag (2022a): 34. Sitzung. Stenografischer Bericht. URL: https://dserver.bundestag.de/btp/20/20034.pdf (01.02.2023)

Deutscher Bundestag (2022b): Bundestag beschließt das Neun-Euro-Ticket. URL: https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw20-de-neun-euro-ticket-894660 (04.02.2023)

Die Bundesregierung (2019): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. URL: https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1679914/48c179c7e1912bb2143f1fd9277fdfe0/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1 (06.02.2023)

Die Bundesregierung (2020): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Weiterentwicklung 2021. URL: https://www.bundesregierung.de/resource/blob/998006/1873516/9d73d857a3f7f0f8df5ac1b4c349fa07/2021-03-10-dns-2021-finale-langfassung-barrierefrei-data.pdf?download=1 (06.02.2023)

Die Bundesregierung (2022): Ermäßigter Steuersatz für Gas, weniger Stromkosten. URL: https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/entlastung-fuer-deutschland/entlastung-energieabgaben-2125006 (07.02.2023)

Dörrbecker, Maximilian (2012): Karte der Verkehrsverbünde und Tarifverbünde in Deutschland. In: Wikipedia URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Karte_der_Verkehrsverbünde_und_Tarifverbünde_in_Deutschland.png#/media/Datei:Karte_der_Verkehrsverbünde_und_Tarifverbünde_in_Deutschland_(inkl._Legende).png (07.02.2023)

Dziekan, Katrin / Meinhard Zistel (2018): Öffentlicher Verkehr. In: O. Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden, Springer VS.

EVAG – Erfurter Verkehrsbetriebe AG (2023): EVAG in Zahlen und Fakten. URL: https://www.evag-erfurt.de/evag/home/wir/zahlenundfakten (07.02.2023)

Fraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP (2022): Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. URL: https://dserver.bundestag.de/btd/20/017/2001739.pdf (31.01.2023)

Focus Online (2022): Lindner beharrt nicht auf Tankrabatt und erwägt Steuersenkungen. URL: https://www.focus.de/auto/news/literpreis-soll-unter-zwei-euro-fallen-lindner-plant-tank-rabatt-jetzt-sogar-um-bis-zu-40-cent_id_67570013.html (06.02.2023)

Gertz, Carsten / Christian Holz-Rau (2020): Ziele, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Verkehrsplanung – Planungsverständnis des Arbeitskreises. In: Reutter, Ulrike; Holz-Rau, Christian; Albrecht, Janna; Hülz, Martina (Hrsg.) (2020): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. Hannover, Forschungsberichte der ARL 14. S. 18 – 31 URL: https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/fb/fb_014/02_gertz-holzrau.pdf (09.02.2023)

Götz, Sören (2019): So wird niemand aufs Auto verzichten. In: Zeit Online. 2022. URL: https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-08/andreas-scheuer-verkehrswende-verkehrsminister-autofahrer-massnahmen?page=29 (07.02.2023)

Hartz, Katharina / Thorsten Lenck / Simon Müller / Philipp Godron / Moritz Zackariat / Felix Heilmann / Fabian Hein / Dr. Julia Metz / Janna Hoppe / Anna Kraus / Janek Steitz / Uta Weiß / Sven Wieland / Dr. Barbara Saerbeck / Michaela Holl / Andreas Graf / Dr. Urs Maier (2022): Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2022. Agora Energiewende (Hrsg.). URL: https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2022/2022-10_DE_JAW2022/A-EW_283_JAW2022_WEB.pdf (07.02.2023)

Hekler, Martina / Fabian Drews / Carsten Gertz / Oliver Schwedes (2022): Push & Pull: Aktueller Forschungsstand. Ergebnisse einer Literaturanalyse der internationalen Diskussion. In: Internationales Verkehrswesen (74) 4, S. 20-24. URL: https://www2.tuhh.de/pushundpull/wp-content/uploads/sites/52/2022/11/Hekler_Drews_Gertz_Schwedes-2022-PushPull-Intern.Verkehrswesen.pdf (09.02.2023)

Hendzlik Manuel / Martin Lange / Philipp Klöckner / Martin Lambrecht / Kilian Frey / Martin Schmied / Katrin Dziekan / Miriam Dross (2022): Bausteine für einen klimagerechten Verkehr. Umweltbundesamt (Hrsg.), Abteilung „Verkehr Lärm und räumliche Entwicklung“. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uebersicht_bausteine_klimavertraeglicher_verkehr_kliv_05-2022.pdf (07.02.2023)

Hille, Claudia / Matthias Gather (2022): „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss." – Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe? Ergebnisse einer Befragung von einkommensschwachen Haushalten zur Wirkung des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten und ausgewählte Dimensionen der sozialen Teilhabe. In: Berichte des Instituts Verkehrs und Raum, Band 29 / 2022, Fachhochschule Erfurt.

Holz-Rau, Christian (2018): Verkehr und Verkehrswissenschaft. In: O. Schwedes (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden, Springer VS. 115 – 142

Klaas, Katharina / Dominik Fette (2021): Bezahlbarer ÖPNV durch Sozialtickets. In: VCD – Verkehrsclub Deutschland (Hrsg.). URL: https://www.vcd.org/artikel/sozialtickets (07.02.2023)

Kords, Martin (2022a): Umfrage zur Nutzung des 9-Euro-Tickets für Urlaubsreisen in Deutschland 2022. In: Statista (Hrsg.). URL: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1311007/umfrage/umfrage-zur-nutzung-des-neun-euro-tickets-fuer-urlaubsreisen-in-deutschland/ (01.02.2023)

Kords, Martin (2022b): Umfrage zu einer Nachfolgelösung des 9-Euro-Tickets in Deutschland 2022. In: Statista (Hrsg.). URL: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1321394/umfrage/umfrage-nachfolgeloesung-9-euro-ticket-in-deutschland/ (07.02.2023)

Kords, Martin (2022c): Einstellung der Deutschen zur Preisgestaltung des 49€-Tickets für den Nahverkehr 2022 In: Statista (Hrsg.). URL: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1340366/umfrage/einstellung-preis-49-euro-ticket-fuer-den-nahverkehr/ (07.02.2023)

Krüger, Anja (2022): Streit über Finanzierung. In: taz. URL: https://taz.de/Temporaeres-9-Euro-Monatsticket/!5851068/ (04.02.2023)

Lenz, Lothar (2022): Von Tankgutschein bis Mobilitätsgeld. In: Tagesschau. URL: https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/spritpreis-entlastung-101.html (06.02.2023)

Von Lojewski, Hilmar (2022): Stellungnahme. Öffentliche Anhörung am 16.05.2022. Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/894282/50955e80ceb489768808a0b8c3b09d0a/Stellungnahme-Lojewski-DST-data.pdf (08.02.2022)

MDR – Mitteldeutscher Rundfunk (2022): 9-Euro-Ticket ab Juni soll bundesweit gelten. URL: https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/panorama/neun-euro-ticket-bundesweit-ab-juni-100.html (31.01.2023)

mofair e. V. - Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr (2022): Stellungnahme. Öffentliche Anhörung am 16.05.2022. mofair e. V. - Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/894436/92132f82ba47f8296ecc180de094d527/Stellungnahme-Stoffregen-MOFAIR-data.pdf (08.09.2023)

Nobis, Claudia (2022): Das 49-Euro-Ticket: Das Potenzial eines neuen Angebots. DLR – Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt (Hrsg.). In: Webinar der Agora Verkehrswende: Das 9-Euro-Ticket und die Verkehrswende. 2022. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/user_upload/Agora_Webinar_Nobis_aktualisiert.pdf (07.02.2023)

Rammert, Alexander (2022): Evaluationsverfahren. Vorlesungsfolien aus IVP: Strategien & Maßnahmen. Berlin: Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

RND – Redaktionsnetzwerk Deutschland (2022a): Extreme 9-Euro-Ticket Reisen: die längsten Strecken ohne Umstieg. URL: https://www.rnd.de/reise/9-euro-ticket-die-laengsten-strecken-fuer-reisen-ohne-umsteigen-DPVXMO4FNFHXHGCAG5MKFL54CU.html (29.01.2023)

RND – Redaktionsnetzwerk Deutschland (2022b): 9-Euro-Ticket: Auch im Juli deutlich weniger Staus in deutschen Großstädten. URL: https://www.rnd.de/politik/9-euro-ticket-auch-im-juli-deutlich-weniger-staus-in-deutschen-grossstaedten-WKKYCZFTNJAPTGSYYSS4ZC7RTU.html (07.02.2023)

Rozynek, Caroline; Schwerdtfeger, Stefanie & Lanzendorf, Martin (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23. Goethe-Universität Frankfurt am Main.

Schwedes, Oliver/ Alexander Rammert (2020): Was ist Integrierte Verkehrsplanung? Berlin: Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. IVP-Discussion Paper D15.

Schlesinger, Christian / Max Biederbeck-Ketterer (2022): Das Statistik-Rätsel um das Neun-Euro-Ticket. In: WirtschaftsWoche. URL: https://www.wiwo.de/politik/deutschland/oepnv-streit-das-statistik-raetsel-um-das-neun-euro-ticket/28638176.html (07.02.2023)

Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales (Berlin) (2022): Berlin-Ticket S für 9 Euro – Verfahren und Übergangsregelungen. Pressemitteilung vom 16.12.2022. Berlin.de (Hrsg.). URL: https://www.berlin.de/sen/ias/presse/pressemitteilungen/2022/pressemitteilung.1275842.php (07.02.2023)

Spiegel (2022a): „Es war eine der besten Ideen, die wir hatten" URL: https://www.spiegel.de/auto/es-war-eine-der-besten-ideen-die-wir-hatten-a-9626990b-c149-4721-9398-521fa2495fec (30.01.2023)

Spiegel (2022b): Flixbus leidet unter 9-Euro-Ticket. In: Der Spiegel 42/2022. URL: https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/flixbus-leidet-unter-9-euro-ticket-a-cc40690f-b994-419b-8f99-55c970bcebad (06.02.2022)

Spiegel (2022c): 9-Euro-Ticket spart fast zwei Millionen Tonnen CO_2 ein. URL: https://www.spiegel.de/auto/9-euro-ticket-spart-fast-zwei-millionen-tonnen-co-ein-a-cabaabcf-e7e7-4914-850f-daa9e820c64b (07.02.2023)

Süddeutsche Zeitung (2022): Fahrgastverband: Zu wenig Kapazitäten für 9-Euro-Ticket. URL: https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-fahrgastverband-zu-wenig-kapazitaeten-fuer-9-euro-ticket-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220606-99-563226 (06.02.2023)

Statista (2022): Meinung zur Einführung des 9-Euro-Tickets in Deutschland 2022. URL: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1315119/umfrage/umfrage-zur-einfuehrung-des-9-euro-tickets/ (30.01.2023)

Tagesschau (2022): Kein Klimaschutz durch 9-Euro-Ticket? URL: https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/9-euro-ticket-klimaschutz-verkehrsverlagerung-auto-oepnv-verkehr-stau-verkehrswende-101.html (07.02.2023)

Tagesschau (2023): Wissing will Autoverkehr nicht einschränken. URL: https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/wissing-strassenverkehr-101.html (07.02.2023)

Tivig, Thusnelda / Sabrina Kasch (2015): Außerhäusliche Aktivitäten als Maß für Mobilität und Teilhabe, Thünen-Series of Applied Economic Theory - Working Paper, No. 141, Universität Rostock, Institut für Volkswirtschaftslehre, Rostock

traffiQ – Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (2022): Stellungnahme Öffentliche Anhörung am 16.05.2022. traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/894284/330a6637587bc84c91a50ed7a539c5a9/Stellungnahme-Reinhold-trafficQ-data.pdf (02.02.2023)

Tuma, Thoma (2022): Baustelle Bahn. In: Focus. 2022 / Nr .36 URL: https://www.focus.de/finanzen/news/wirtschaft-baustelle-bahn_id_139898788.html (31.01.2023)

Umweltbundesamt (2022): Klimaschutz im Verkehr. URL: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#undefined (29.01.2023)

Verkehrsausschuss Deutscher Bundestag (2022a): Stenografisches Protokoll der 10. Sitzung. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/895796/cb9f430175a45fa922649c09ece12de5/10-Protokoll-16-05-2022-data.pdf (31.01.2023)

Verkehrsausschuss Deutscher Bundestag (2022b): Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss) - zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP – Drucksache 20/1739 –. URL: https://dserver.bundestag.de/btd/20/018/2001847.pdf (02.02.2023)

Verkehrsausschuss Deutscher Bundestag (2022c): Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss) - zu dem Antrag der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 20/1733 – URL https://dserver.bundestag.de/btd/20/018/2001885.pdf (02.02.2023)

Verkehrsminsterkonferenz (2022): Beschluss der Sonderverkehrsminsterkonferenz am 25. März 2022. URL: https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-03-25-sonder-vmk-telefonschaltkonferenz/22-03-25-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (31.01.2023)

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022a): Bilanz zum 9-Euro-Ticket. URL: https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx (07.02.2023)

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG (Hrsg.) (2022b): Abschlussbericht zur bundesweiten Marktforschung. Forsa / RC Research. Abrufbar unter: https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx (07.02.2023)

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022c): Stellungnahme Öffentliche Anhörung am 16.05.2022. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/894432/df6f8248fbab4079cea060b71fbf8573/Stellungnahme-Schilling-VDV-data.pdf (08.02.2023)

VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2022): Stellungnahme Öffentliche Anhörung am 16.05.2022. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. URL: https://www.bundestag.de/resource/blob/891798/2455c93b1214e4890a24151a7a3a314c/Stellungnahme-Castrillo-VRR-data.pdf (01.02.2023)

Welt (2022a): „Insel nicht optimal gerüstet" – Sylt fürchtet die Neun-Euro-Touristen. URL: https://www.welt.de/vermischtes/article238527561/Neun-Euro-Ticket-Sylt-fuerchtet-Touristen-Ansturm-Nicht-optimal-geruestet.html (29.01.2023)

Welt (2022b): TomTom Traffic Index 2021. URL: https://www.welt.de/motor/news/article236781781/Staus-heizen-das-Klima-auf-TomTom-Traffic-Index-2021.html (07.02.2023)

Wissing, Volker (2022): Rede des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, zum Regionalisierungsgesetz vor dem Deutschen Bundestag am 15. Dezember 2022 in Berlin. In: Bulletin der Bundesregierung / Nr. 161-4 vom 15. Dezember 2022. URL: https://www.bundesregierung.de/resource/blob/992814/2154164/c4003bf64623b1b9e30403c69c8d0a2e/161-4-bmdv-regionalisierung-data.pdf?download=1 (07.02.2023)

YouGov (2022): Der Ukraine-Krieg und das 9-Euro-Ticket sind für Deutsche die Ereignisse des Jahres 2022. URL: https://yougov.de/topics/entertainment/articles-reports/2023/01/05/der-ukraine-krieg-und-das-9-euro-ticket-sind-fur-d (29.01.2023)

Yüksel, Gülistan (2022): 9-Euro-Ticket macht Bahnfahren günstiger – Yüksel: „Entlastung für die Menschen und Meilenstein für die Mobilitätswende". URL: https://www.guelistan-yueksel.de/2022/05/27/9-euro-ticket/ (30.01.2023)

Zandt, Florian (2022): Der Einfluss von Corona auf den deutschen ÖPNV. In: Statista (Hrsg.). URL: https://de.statista.com/infografik/27117/anteil-der-befragten-die-in-den-vergangenen-12-monaten-folgende-nahverkehrsmittel-nutzten/ (01.02.2023)

Zdf heute (2022): Daten zeigen keine Änderung im Fahrverhalten. URL: https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/spritpreise-tempo-verbrauch-100.html (06.02.2023)

Zeit Online (2022): Woidke: Zu Nachfolge für 9-Euro-Ticket Druck machen. URL: https://www.zeit.de/news/2022-08/31/woidke-zu-nachfolge-fuer-9-euro-ticket-druck-machen?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (07.02.2023)

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und eigenhändig sowie ohne unerlaubte fremde Hilfe und ausschließlich unter Verwendung der aufgeführten Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

Hannes Carl Bonnet

Berlin, den 11. Februar 2023