

# Das Vermögen, sich fortzubewegen

## Wie das Deutschlandticket die sozial-ökologische Transformation voranbringen kann

---

Es war das bislang größte Experiment im Öffentlichen Verkehr in Deutschland: Von Juni bis August 2022 konnten Bürgerinnen und Bürger für neun Euro im Monat unbegrenzt mit allen Bussen und Bahnen des Nah- und Regionalverkehrs fahren. Als Teil des zweiten Inflations-Entlastungspakets wurde diese Maßnahme schnell und unbürokratisch umgesetzt, und die breite Akzeptanz führte zu einer – wenn auch teureren – Nachfolgelösung. Aus Befragungen der Nutzerinnen und Nutzer lassen sich Schlussfolgerungen darüber ziehen, wie ein wirklich wirksames Ticket aussehen könnte.

*Silvio Suckow und Sarah George*

Es war ein ungewöhnlicher Vorgang in der Bundespolitik: Ein deutschlandweites Verkehrsexperiment wurde – aus sozialpolitischen Gründen – schnell und unbürokratisch umgesetzt. Verkehrspolitische Player wie Verkehrsverbände oder Autokonzerne hatten für einen ersten Testzeitraum kein Veto eingelegt. Was hat dieses Experiment bewirkt? Um dies zu beantworten, haben wir die vierte Welle von Befragungsdaten ausgewertet, die im Rahmen des Projekts MOBICOR („Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie“) am WZB erhoben wurden, und sie mit den Ergebnissen anderer Studien zum 9-Euro-Ticket verglichen. Unser Überblick zeigt, dass einkommensschwachen Menschen Teilhabe an Mobilität ermöglicht wurde, was ihre Lebenszufriedenheit steigerte. Der ärmste Teil der Bevölkerung konnte in den Sommermonaten insbesondere Freizeitfahrten unternehmen, die ihnen sonst nicht möglich gewe-

sen wären. Für die sehr hohen Einkommensgruppen zeigten sich Mitnahmeeffekte, denn sie nutzten das Ticket häufiger und für längere Fahrten als Ärmere.

Besonders die urbane Bevölkerung konnte vom 9-Euro-Ticket Gebrauch machen. In zentralen städtischen Lagen kauften durchschnittlich 63 Prozent der Bevölkerung das Ticket, im Umland 27 und im dörflichen Raum nur 3 Prozent. Die Zahlen legen nahe, dass von dem günstigen Preis besonders diejenigen profitierten, die in Wohnlagen mit stark ausgebauter Infrastruktur leben. Doch nicht nur die Landbevölkerung war im Nachteil. Engpässe durch überfüllte Züge und Bahnhöfe – gerade im Regionalverkehr – stellten vor allem für behinderte Menschen eine Zumutung dar. Teilweise konnte diese Personengruppe öffentliche Verkehrsmittel nicht mehr nutzen.



Zugfahren kann schön sein. Blick aus dem Fenster einer  
Regionalbahn zwischen Berlin und Magdeburg.  
Foto: © Sebastian Wells/OSTKREUZ, alle Rechte vorbehalten.

Das Verkehrsverhalten von Menschen, die ein Auto besitzen, ist für das Einsparen von CO<sub>2</sub> von besonderem Interesse. Und auch die Verkehrssicherheit steigt, wenn der Autoverkehr abnimmt – immerhin 60 Prozent der Unfälle, bei denen Menschen zu Schaden kommen, werden durch PKWs verursacht. Unsere Daten

## „Es ist nicht mit Gewissheit zu sagen, welche Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket Wege mit dem Auto ersetzt haben“

zeigen: Auch wenn Autobesitzer\*innen über den Verlauf der drei Monate das Ticket immer stärker nachgefragt haben, ist unklar, ob und wenn ja, in welchem Umfang der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert werden konnte. TomTom-Navigationsdaten zeigen, dass das 9-Euro-Ticket zwar zu weniger Staus in großen deutschen Städten führte, allerdings war der Angebotszeitraum zu kurz, um verlässlichere Daten gewinnen zu können. Überdies sind die Auswirkungen der Gleichzeitigkeit von Tankrabatt, Ferien und Wetter nicht einzuschätzen. Es ist also nicht mit Gewissheit zu sagen, welche Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket Wege mit dem Auto ersetzt haben.



**Sarah George** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung. Ihr Schwerpunkt liegt auf der Erforschung intersektionaler Ungleichheiten in der Mobilität.  
[sarah.george@wzb.eu](mailto:sarah.george@wzb.eu)

Foto: © WZB/Daniel Salaw, alle Rechte vorbehalten.



**Silvio Suckow** ist Gast der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung. Er promoviert zum Thema „Interdisziplinarität als dynamikgenerierende Irritation: Die Entwicklung von Expertiserollen unter Unsicherheit als Handlungsproblem einer politisierten Wissenschaft“. [silvio.suckow@wzb.eu](mailto:silvio.suckow@wzb.eu)

Foto: © WZB/David Ausserhofer, alle Rechte vorbehalten.

Neben Kauf- und Nutzungsdaten analysieren wir auch Befragungsdaten: Was mochten die Menschen, die das 9-Euro-Ticket genutzt haben, und was nicht? Die meisten Menschen in der repräsentativen MOBICOR-Befragung hoben positiv hervor, dass sie sich keine Gedanken mehr um Tarifzonen machen mussten – mit dem 9-Euro-Ticket war die richtige Fahrkarte immer schon in der Tasche. Das Angebot wurde als einfach, gut zugänglich (digitales Angebot!) und günstig wahrgenommen. Diese positiven Aspekte decken sich mit den Ergebnissen anderer Befragungsstudien. Auf der anderen Seite finden vier von fünf Befragten das Ticket nur sinnvoll, wenn das Verkehrsangebot ausgebaut würde. Knapp ein Drittel empfand das Ticket als kontraproduktiv, da überfüllte Züge abschreckend wirkten. In einer Umfrage des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen gaben die Befragten als wichtigsten Kaufgrund mit Abstand den „günstigen Preis“ an (70 Prozent), danach folgen „Verzicht auf Autofahren“ (39 Prozent) und „flexibel am Wohnort in Bussen und Bahnen nutzbar“ (38 Prozent).

In jedem Fall hat das 9-Euro-Ticket viele Diskussionen ausgelöst. Die Vorzüge eines übertariflichen, digital zugänglichen Tickets für ganz Deutschland waren unstrittig, aber über Preis- und Finanzierungsfragen eines Nachfolgetickets entbrannte schnell Streit – auch innerhalb der Ampel-Koalition. Unsere Befragungsdaten zeigen, dass der Ticketpreis je nach

Einkommensgruppe zwischen 22 und 35 Euro liegen müsste, um weiterhin ein attraktives Angebot zu sein. Das nun verfügbare 49-Euro-Ticket („Deutschlandticket“) entspricht weder

## „Der Ticketpreis müsste je nach Einkommensgruppe zwischen 22 und 35 Euro liegen, um weiterhin attraktiv zu sein“

diesen Preisvorstellungen, noch löst es die Probleme des Öffentlichen Verkehrs, die das 9-Euro-Ticket nochmals verdeutlicht hat. Ein Effekt bei der Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene ist zwar zu erwarten, er ist aber durch die Kapazitäten des Regional- und Nahverkehrs begrenzt. Das Deutschlandticket wäre besonders dann sinnvoll, wenn der Bund umfassend investiert, um den öffentlichen Verkehr auszubauen und zugleich neu zu organisieren.

Wir empfehlen daher, das „Deutschlandticket“ als Auftakt zu sehen – als Auftakt dazu, die Verkehrswende integrativer, adaptiver und cleverer umzusetzen als bisher. Die MOBICOR-Daten zeigen, dass der aktuelle Preis von 49 Euro für das Deutschlandticket so hoch ist, dass sozial schwache Gruppen dadurch nicht oder nur schwerlich an Mobilität teilhaben können. Auch die günstigere Anschaffung des Deutschlandtickets über das Jobticket bietet nur der erwerbstätigen Bevölkerung einen Preisnachlass und auch innerhalb dieser Gruppe nicht sozial gestaffelt, sondern über alle Einkommensgrößen hinweg mit dem gleichen Rabatt. Gleichzeitig sind Teile der Landbevölkerung faktisch von der regelmäßigen Nutzung des Tickets ausgeschlossen. Eine echte Innovation im Rahmen der Verkehrswende wäre es, wenn ein intermodales, preissensitives Flatrate-Modell entwickelt würde. Was heißt das im Detail?

Wir schlagen ein dreistufiges Modell vor, das den Flatrate-Charakter des 9-Euro-Tickets beibehält. Darüber hinaus sollte die vielbeschworene „letzte Meile“, also der Weg von der letzten öffentlichen Haltestelle zur Zieladresse, flexibilisiert und für private Anbieter\*innen geöffnet werden. Die konkrete Ausgestaltung wird regional unterschiedlich ausfallen und kann neben öffentlichen Anbieter\*innen auch von privaten

(Taxis, Kleinbusunternehmen, Carsharing-Anbieter\*innen) übernommen werden. Die Integration und teilweise Subvention der „letzten Meile“ ins digitale Flatrate-Angebot hilft dabei, auch größere Teile des ländlichen Raums zu erschließen. Wir schlagen drei Tarifstufen vor:

S – 19 Euro: Das günstigste Ticket wird allen Sozialhilfeempfänger\*innen auf Antrag ausgestellt und gilt deutschlandweit für den Regional- und Nahverkehr sowie für das Basisangebot zur „letzten Meile“ (günstigste\*r Anbieter\*in).

M – 39 Euro: Die mittlere Preiskategorie kann von allen erworben werden und umfasst ebenfalls den Regional- und Nahverkehr deutschlandweit sowie die „letzte Meile“. Zusätzlich gibt es Rabatte für preisintensivere „Letzte-Meile“-Optionen, die Zubuchung der 1. Klasse im Regionalverkehr und eine Fahrrad- oder Rollermitnahme.

L – 69 Euro: Die Premium-Flatrate umfasst zusätzlich die 1. Klasse für den Regionalverkehr und Fahrrad- oder Rollermitnahme. Des Weiteren ist die Mitnahme einer zusätzlichen Person am Wochenende gestattet. Außerdem gibt es einen größeren Rabatt bei preisintensiveren „Letzte-Meile“-Optionen.

Wir empfehlen, in den Ballungsgebieten die Taktungen auf bereits stark nachgefragten Strecken auszubauen. Für ländliche und zersiedelte Gebiete müssen neue und flexible Lösungen erarbeitet werden. Dies bedeutet, auch privatwirtschaftliche Anbieter von zum Beispiel Taxis, On-Demand-Bussen, Ridepooling oder regionalem Carsharing in die Flatrates zu integrieren. Dieses Vorgehen entspricht dem Hub-and-Spoke-Prinzip. Das Bild von Nabe und Speiche beschreibt, dass es nicht um Direktverbindungen zwischen jedem Start und jedem Ziel geht, sondern um einen zentralen Knotenpunkt, von dem aus in die Fläche verteilt wird. Über dieses Prinzip sollen höher frequentierte Transportangebote der Schiene mit dem Individualtransport über die Straße an die Tür verbunden werden. Die Flatrate-Nutzer\*innen reisen unkompliziert mit ihrem Ticket und haben Anspruch auf mindestens ein Basis-Angebot zur „letzten Meile“. Dies können in Städten Fahrräder oder E-Scooter sein, in ländlichen Regionen beispielsweise Rufbusse. Teurere Anbieter\*innen wie Carsharing oder Taxis können gegen Aufpreis in der App flexibel hinzugebucht und bestellt werden. Die Abrechnung er-

folgt einfach über die beim Kauf der Flatrate hinterlegten Zahlungsdetails: Alle „Spoke“-Anbieter\*innen sind über den vertrauenswürdigen Öffentlichen Verkehr registriert, der damit auch als digitaler Knotenpunkt für Zahlungsverkehr und Organisation dient. Dieser integrative Ansatz würde die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs deutlich erhöhen, da dieser für mehr Personengruppen und Nutzungszwecke brauchbar wäre. Und eine Steigerung der Attraktivität ist angesichts seit Jahrzehnten fehlender CO2-Reduktion im Verkehrssektor dringend geboten.

Dieser integrative Öffentliche Verkehr erfordert die Weiterentwicklung der Verkehrsverbünde vom Ticketanbieter zur regionalen Mo-

## „Verwaltungsregeln könnten durch eine Experimentierklausel temporär und regional außer Kraft gesetzt werden“

bilitätsplattform, die Straße und Schiene sowie öffentliche und private Mobilitätsanbieter\*innen zusammendenkt. Für die Nutzer\*innen

lichten die Flatrates den Ticket-Dschungel und der Öffentliche Verkehr wird durch vielfältige und pragmatische Angebote der „letzten Meile“ flexibler nutzbar. Auf der Plattform (in der App) muss es ein staatlich subventioniertes Basisangebot für das letzte Stück einer Reise geben, es muss aber auch für private Unternehmen die Möglichkeit bestehen, mit finanzstarken Kund\*innen Geld zu verdienen. Wenn diese Unternehmer eine minimale prozentuale Gebühr pro Buchung an die Verkehrsverbünde zahlen, die die Vermittlung organisieren, würde das zur sozialen Umverteilung beitragen. Um schnell und unter wissenschaftlicher Begleitung soziotechnische Lösungen für die „letzte Meile“ zu identifizieren, können Verwaltungsregeln durch eine Experimentierklausel temporär und regional außer Kraft gesetzt werden.

Diese Neugestaltung des Öffentlichen Verkehrs hin zur offenen Mobilitätsplattform ist durch das Deutschlandticket konkreter denkbar geworden. Die Abkehr von regionalen Tarifregeln hin zu einem bundesweiten Konzept, das für regionale Differenzen offenbleibt, ist damit mittelfristig absehbar. Diese Weiterentwicklungen müssen von den Wissenschaften interdisziplinär begleitet werden. Und vorangetrieben von einer Politik, die im Deutschlandticket nicht die Lösung sieht, sondern einen Auftakt. ●

### Literatur

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: Wie hat das 9-Euro-Ticket unsere Mobilität verändert? 25. August 2022. Online: [https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2022/03/20220825\\_wie-hat-das-9-euro-ticket-unsere-mobilitaet-veraendert](https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2022/03/20220825_wie-hat-das-9-euro-ticket-unsere-mobilitaet-veraendert) (Stand 28.07.2023).

Gaus, Dennis/Murray, Neil/Link, Heike: 9-Euro-Ticket: Niedrigere Preise allein stärken Alltagsmobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht. DIW Wochenbericht 14/15 2023, S. 163–171.

Hille, Claudia/Gather, Matthias: „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.“ – Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe? Ergebnisbericht. Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt. 2022. Online: [https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/IVR\\_Schriftenreihe/Band\\_29\\_final/IVR\\_Band\\_29\\_9EuroTicket.pdf](https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/IVR_Schriftenreihe/Band_29_final/IVR_Band_29_9EuroTicket.pdf) (Stand 28.07.2023).

Suckow, Silvio/George, Sarah: Das 9-Euro-Ticket: Ein Experiment mit Folgen? Repräsentative Panel-Daten, Überblicksstudie und Debattenbeitrag. WZB Discussion Paper SP III 2023–603. Berlin: WZB 2023.

VDV Die Verkehrsunternehmen: Bilanz zum 9-Euro-Ticket. 29. August 2022. Online: <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx> (Stand 24.07.2023).