



# Das 9-Euro-Ticket: Verkehrs- politik oder Sozialpolitik?

## Eine Bewertung aus Frankfurter Sicht

Fahrgastzahlen, Fahrgastgewinne, Gelegenheitsnutzer, Nachhaltigkeit, Verlagerungseffekt

Seit dem Start des Gültigkeitszeitraums für das 9-Euro-Ticket wurden in vielen Städten, Kommunen und Verkehrsverbänden Daten erhoben, die Einblicke in die Wirkung dieses begrenzten Sonderangebots geben sollten. Auch in Frankfurt am Main wurden verschiedene Marktforschungen durchgeführt sowie Fahrgast- und Verkaufszahlen erhoben. Zum Vergleich der lokalen Ergebnisse wurden ergänzend weitere Erhebungen herangezogen. Auf diese Weise ergibt sich ein detailliertes Bild der Auswirkungen auf die Mainmetropole.

Kai Dietl, Tom Reinhold

Als eine von mehreren Maßnahmen des zweiten Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung sollte das im März 2022 beschlossene 9-Euro-Ticket in erster Linie die steigenden Energiepreise abfedern [1]. Das für die Monate Juni, Juli und August bundesweit gültige ÖPNV-Ticket sollte jedoch auch darüber hinaus in Hinblick auf Fahrgastgewinne im ÖPNV und CO<sub>2</sub>-Reduzierungen durch Kraftstoffeinsparung politische Wirksamkeit entfalten [2]. Inwieweit das 9-Euro-Ticket zur Erreichung dieser Ziele tatsächlich beitragen konnte, beleuchtete die Frankfurter Lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ aus Sicht der Mainmetropole.

### Mehr Fahrgäste als in „gewöhnlichen“ Sommermonaten

Einen wichtigen Indikator für die Beurteilung der Wirksamkeit des 9-Euro-Tickets

stellen die Fahrgastzahlen dar. Der Blick auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main (*Bild 1*) zeigt, dass bereits im Mai, vor Einführung des 9-Euro-Tickets, deutlich höhere Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahresmonat erreicht werden konnten. Ein Erholungseffekt von den enormen Fahrgastzahlenrückgängen während der Covid-19-Pandemie. Sind jedoch in den Sommermonaten Juni bis August traditionell sinkende Fahrgastzahlen zu beobachten, wurde 2022 der Aufwärtstrend mit Beginn der Sonderaktion weiter fortgesetzt.

Dadurch konnte im Juli das Vor-Pandemie-Niveau zu 98 % und im August sogar zu 100 % erreicht werden. Ähnliche Entwicklungen der Fahrgastzahlen wie in Frankfurt am Main lassen sich auch in anderen deutschen Großstädten erkennen: In Hamburg wurden im Aktionszeitraum ebenfalls Fahr-

gaststeigerungen bis auf das Vor-Pandemie-Niveau und im Juni sogar leicht darüber verzeichnet [3]. Auch Berlin erreichte im Juni, Juli und August durchschnittlich 94 % der Fahrgastzahlen von 2019, während diese im Mai noch bei 80 % lagen [4].

### Frankfurt führend bei 9-Euro-Ticket-Besitz

Für ein detailliertes Bild der Auswirkungen auf die Mainmetropole über die reinen Fahrgastzahlen hinaus führte traffiQ während des Aktionszeitraums ergänzende Marktforschungen in der Frankfurter Stadtbevölkerung durch. Zusätzlich wurden weitere Erhebungen als Referenzwerte hinzugezogen (*Bild 2*). Die Erhebungen unterschieden sich in den Fragestellungen sowie den dazugehörigen Antwortmöglichkeiten, bildeten jedoch dieselben Sachverhalte ab – nämlich den Besitz oder Nicht-Besitz ei-

nes 9-Euro-Tickets. Die Kategorisierung von Antworten machte die Studienergebnisse vergleichbar. Es zeigte sich, dass die Mainmetropole in Bezug auf den Ticketbesitz deutlich herausstach. Trotz der Tatsache, dass die Befragungen in Frankfurt in der ersten Hälfte des Aktionszeitraums stattfanden, gaben mehr als drei Viertel der Befragten an, für mindestens einen Monat im Besitz eines 9-Euro-Tickets gewesen zu

sein. Sei es als aktiver Käufer oder durch die Transformation eines Abonnementfahr Scheins in ein 9-Euro-Ticket.

Auffallend sind dabei die Unterschiede zwischen Frankfurt und Hamburg, insbesondere bezogen auf den Anteil der Ticket-Käufer. Beide Großstädte haben eine große Anziehungskraft gegenüber ihrem Umland, was die jeweils hohen Zahlen an Einpendlern belegen [8, 9]. Außerdem spielt der

ÖPNV sowohl in Frankfurt am Main als auch in Hamburg eine zentrale Rolle in der innerstädtischen Mobilität. Dennoch lassen sich Unterschiede der beiden Metropolregionen erkennen, die einen Einfluss auf den Besitz und die Nutzung des 9-Euro-Tickets gehabt haben könnten: Die Metropolregion Hamburg ist monozentrisch auf die Millionenstadt Hamburg ausgerichtet. Das direkte Umland besteht aus Klein- und Mittelstädten. Je weiter man sich vom Zentrum der Hansestadt entfernt, desto ländlicher wird die Siedlungsstruktur. Das im Vergleich deutlich kleinere Frankfurt ist hingegen in der polyzentrischen Metropolregion Rhein-Main mit Offenbach, Wiesbaden, Mainz und Darmstadt gleich von vier weiteren Großstädten umgeben. Dichte Netze, schnelle Verbindungen und gute Takte machen den Öffentlichen Nahverkehr hier zu einem attraktiven Transportmittel, wodurch in der Folge grundsätzlich deutlich mehr Menschen die Öffentlichen Verkehrsmittel nutzen [10].

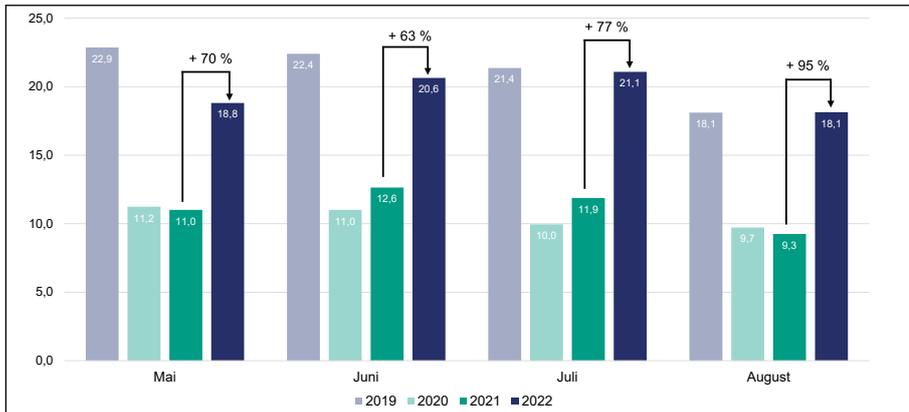


Bild 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen in Frankfurt am Main 2019 bis 2022  
Quelle: traffiQ/Automatische Fahrgastzählung AFZS

	Erhebungszeitraum	Methodik	Stichprobe	Besitz 9-Euro-Ticket		
				Abo	Käufer**	Kein Ticket
traffiQ – Bürgerbefragung*	Juni	Telefon	n=327	24%	54%	22%
traffiQ – Kundenbarometer*	Juli	Telefon / Online	n=1.500	35%	49%	16%
HVV (Hamburg)	Juni / Juli	Online	n=1.966	ca. 22%	ca. 24%	ca. 54%
VDV (deutschlandweit)	Juni / Juli / August	Online	n=78.000	ca. 8%	ca. 40%	ca. 52%
OpinionTRAIN (deutschlandweit)	August / September	Online	n=1.041	ca. 14%	ca. 38%	ca. 47%

\*Befragung der Gesamtbevölkerung inkl. ÖPNV-Nicht-Nutzer    \*\*Besitz eines 9-Euro-Tickets für mindestens einen Monat

Bild 2: Regionale und nationale Erhebungen zum 9-Euro-Ticket im Vergleich  
Quelle: traffiQ/Eigene Darstellung [5, 6, 7]

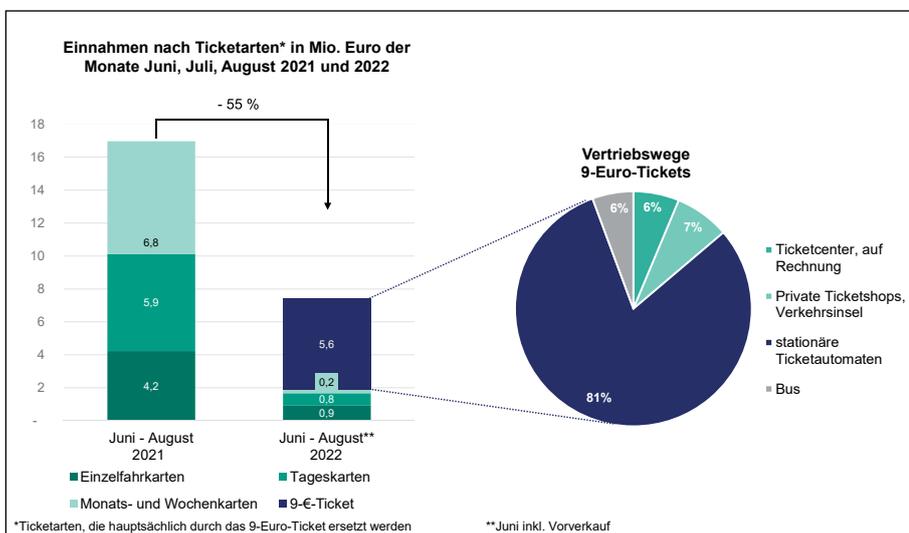


Bild 3: Vertriebsentwicklung durch das 9-Euro-Ticket    Quelle: traffiQ Einnahme- und Vertriebsstatistik

Weitere statistische Daten erklären die Unterschiede beim Kauf des 9-Euro-Tickets auch nur teilweise: Hamburger Haushalte verfügen mit 25.808 EUR p.a. über ein höheres Einkommen als Frankfurter mit 23.731 EUR [11], die PKW-Dichte pro 1.000 Einwohner ist in Hamburg mit 435 (Stand 2021) geringer als in Frankfurt mit 452 (Stand 2020) [12, 13]. Bei regulären Monatskarten für das Stadtgebiet ist Frankfurt mit 97,10 EUR günstiger als Hamburg mit 114,30 EUR (Hamburg AB). Im Gelegenheitsverkehr sind die Preisunterschiede noch höher, eine Tageskarte kostet beispielsweise in Hamburg 8,20 EUR (Hamburg AB), in Frankfurt 5,50 EUR [14, 15, 16, 17]. Danach stellte das 9-Euro-Ticket für die Hamburger eigentlich eine größere Vergünstigung dar als für die Frankfurter, was eine höhere Käuferzahl hätte erwarten lassen. Genauere Betrachtungen würden allerdings sehr komplex, denn bei ÖPNV-Fahrten in der Metropolregion oder zwischen den verschiedenen Städten mussten vor Einführung des 9-Euro-Tickets Tarifgrenzen beachtet werden, die die Tickets vergleichsweise teuer und die Planung kompliziert machten. Mit dem Start des 9-Euro-Tickets wurde eine Kombination aus einem einfachen Tarif und einem günstigen Preis geschaffen, wodurch die umliegenden Städte insbesondere für diese Nutzergruppe zu attraktiven Fahrtzielen wurden.

### Finanzielle Entlastung von Kunden

Bei Betrachtung der Ticketverkäufe zeigt sich, dass in Frankfurt am Main die bislang für Gelegenheitsfahrten genutzten Tickets (Monats-, Tages- und Einzelfahrkarten) mit

Beginn der Sonderaktion nahezu gänzlich durch das 9-Euro-Ticket ersetzt wurden (Bild 3). An den lokalen Verkaufsstellen dominierte das 9-Euro-Ticket aufgrund des günstigen Preises die Nachfrage. Gegenüber einer regulären Monatskarte wurde der Preis durch das 9-Euro-Ticket um über 90 % gesenkt. Selbst Wochenkarten waren im regulären Tarif dreimal teurer als das Aktions-ticket, das jedoch für den ganzen Monat gültig war. Für die Kunden bedeutete dies eine deutliche finanzielle Entlastung bei einem gleichzeitig größeren Geltungsbereich. Die Folge für die Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger waren die bereits im Vorfeld prognostizierten deutlichen Ein-nahmerückgänge in diesem Bereich.

Hauptvertriebskanal für die über 600.000 9-Euro-Tickets stellten mit großem Abstand die vielen stationären Ticket-automaten dar. Etwas erstaunlich ist, dass es dennoch einige Kunden gab, die Tageskarten oder gar Wochen- und Monatskarten kauften, obwohl das 9-Euro-Ticket für sie günstiger gewesen wäre und auch auf den Automatenbildschirmen sofort als Kaufop-tion angeboten wurde.

### Analyse von Nutzungsverhalten

In Frankfurt wurde neben den bereits vor-gestellten Bevölkerungsbefragungen eine dritte Marktforschung durchgeführt. Bei dieser handelte es sich um eine Fahrgastbe-fragung in den lokalen Öffentlichen Ver-kehrsmitteln (U-Bahn, Straßenbahn und Bus). In persönlichen Interviews (n=2.322) wurden die Fahrgäste zu Besitz und Nut-zung des 9-Euro-Tickets befragt.

### Deutlicher Effekt: ÖPNV statt Auto

Bezogen auf den 9-Euro-Ticket-Besitz konnten die Befragten in drei Gruppen un-terteilt werden (Bild 4). Während fast die Hälfte der Nutzer durch den Besitz einer Zeitkarte automatisch über ein 9-Euro-Ti-cket verfügte, hatte die andere Hälfte das 9-Euro-Ticket durch Kauf erworben. Diese Gruppe der 9-Euro-Ticket-Käufer ist in der Betrachtung ihres Nutzungsverhaltens von besonderem Interesse. Sie setzt sich zusam-men aus Seltennutzern und bisherigen Nicht-Nutzern des ÖPNV und bietet aus An-bietersicht somit Potenzial auf dauerhafte Fahrgastgewinne.

Aufschlussreich sind der Anteil des indu-zierten Verkehrs sowie der der Verkehrs-mittelverlagerung. Für die Ermittlung die-ser Werte wurde durch traffiQ ein einstufiges Fragedesign angewandt und die aktuelle Fahrt als Bezugspunkt genutzt. Die Ergeb-nisse zeigen, dass in Frankfurt mehr als ein Viertel aller 9-Euro-Ticket-Käufer das Auto für die Fahrt mit den emissionsärmeren Öff-

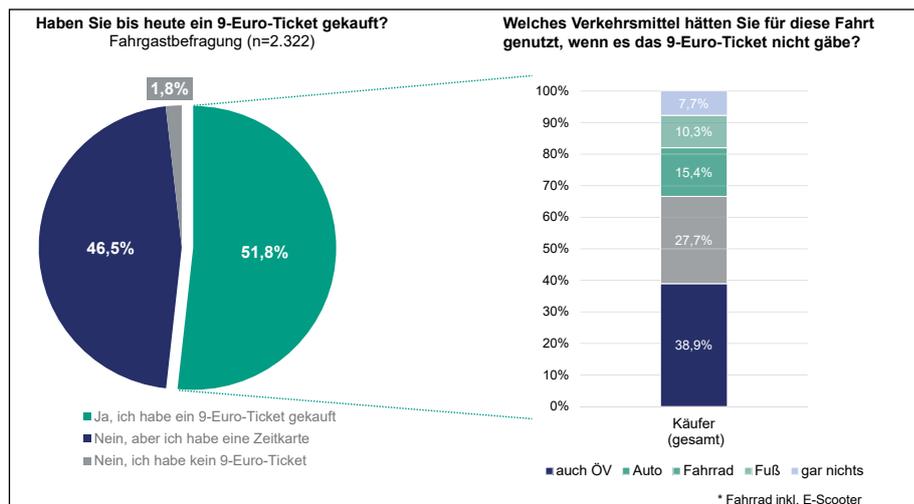


Bild 4: Anteil 9-Euro-Ticket-Käufer differenziert nach Verkehrsmittelverlagerung

Quelle: traffiQ Fahrgastbefragung

fentlichen Verkehrsmitteln stehen ließen. Gleichzeitig ist der Anteil induzierter Fahrten, die ohne das 9-Euro-Ticket nicht stattgefunden hätten, sowohl bei allen Befragten als auch bei der Untergruppe der Käufer gering. Von diesem Blickwinkel aus scheint das politische Ziel der Emissionsreduktion durch Verkehrsmittelverlagerungen in der Mainmetropole erreicht worden zu sein. Selbst bezogen auf alle befragten Fahrgäste kommt die Erhebung von traffiQ für Frankfurt auf einen Anteil von 14 % ersetzten Autofahrten und weniger als 5 % induzierter Fahrten. Die Wahl der angewandten Methodik in Bezug auf Verkehrsmittelverlagerungen beeinflusst die Befragungsergebnisse hierbei maßgeblich [18]. Das zeigte der Methodenwechsel des VDV: Das zu Beginn der Befragungen angewandte zweistufige Fragedesign führte zu hohen Anteilen von ca. 25 % an induziertem Verkehr im Juni bei gleichzeitig sehr geringen Verlagerungseffekten von lediglich ca. 3 % vom Auto [19]. Dabei wurde zunächst nur gefragt, ob die Fahrt auch ohne das 9-Euro-Ticket un-ternommen worden wäre, wobei nur drei Ant-wortmöglichkeiten gegeben wurden („Ja“, „Nein“, Weiß nicht“). Bei der Auswahl „Nein“ wurde die Fahrt direkt als induziert gewertet. Erst danach wurde nach dem ersetzten Verkehrsmittel gefragt. Nach der Anpassung auf ein einstufiges Fragedesign kam es zu deutlichen Verschiebungen der Ergebnisse, hin zu weniger induziertem und mehr vom Auto verlagerten Verkehr [6]: Nun wurde nämlich unter Bezugnahme auf die letzte Fahrt direkt gefragt, welches Ver-kehrsmittel die Befragten gewählt hätten, wenn es das 9-Euro-Ticket nicht gegeben hätte. Hierbei konnte zwischen der Nut-zung vieler verschiedener Verkehrsmittel gewählt werden, wobei eine der Optionen war, dass man die Fahrt gar nicht unternom-

men hätte [18]. Auch der HVV hat sich nach einem Pre-Test für ein einstufiges Design entschieden und kam damit auf Verlagerungen von 12 % vom Auto auf Öffentliche Ver-kehrsmittel bezogen auf alle Befragten [5].

Daneben gab es auch Verlagerungen vom Fahrrad- und Fußverkehr auf den ÖPNV. Unter den Käufern des 9-Euro-Ti-ckets in Frankfurt ist der Anteil der ersetzten Fahrrad- und Fußwege fast genauso groß wie der Anteil der ersetzten Autofahrten. Auf diese Weise gewinnt der Öffentliche Verkehr zwar zusätzliche Fahrgäste, gleich-zeitig jedoch verlagert sich der Verkehr von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in den ÖPNV, was zusätzliche Belastungen für das System bedeutet. Da der ÖPNV im Ge-gensatz zum Rad- und Fußverkehr bislang auch noch nicht lokal emissionsfrei ist, wer-den durch diese Art der Verlagerung sogar mehr Emissionen verursacht als durch die ursprünglichen lokal emissionsfreien Fort-bewegungsmittel.

### Mobilitätsmuster nachhaltig verändern

Die Verkehrsmittelverlagerung der 9-Euro-Ticket-Käufer wurde darüber hinaus in Bezug auf den hauptsächlichen Wegezweck analysiert (Bild 5). Dabei ist zu beachten, dass die Frage nach dem Wegezweck nicht fahrtspezifisch, sondern bezogen auf die generelle Nutzung des 9-Euro-Tickets gestellt wurde. Es zeigt sich, dass bei all jenen, die ein anderes Verkehrsmittel zugunsten der Öffentlichen Verkehrsmittel ersetzten, der Freizeitverkehr den häufigsten Wegezweck darstellte. Aufgrund des Erhebungsdesigns ist allerdings nicht differenzierbar, in welchem Verhältnis dieser Freizeitverkehr inner-halb oder außerhalb Frankfurts stattge-funden hat. Wie bereits erläutert, ist durch die enge Verflechtung Frankfurts mit den

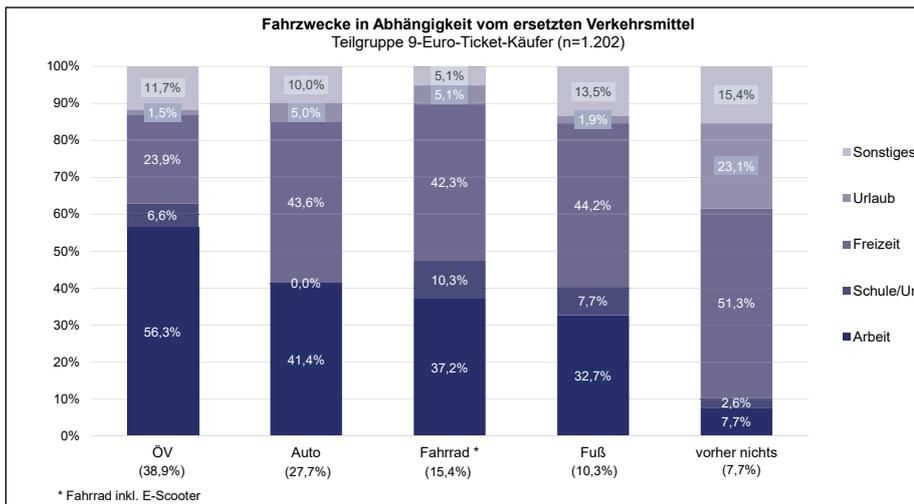


Bild 5: Verkehrsmittelverlagerung der 9-Euro-Ticket-Käufer differenziert nach Wegezweck  
Quelle: traffiQ Fahrgastbefragung

umliegenden Städten von einem hohen Anteil städteübergreifender Fahrten auszugehen, die durch das 9-Euro-Ticket erstmals günstig und einfach möglich waren.

In allen Käufergruppen (ausgenommen „vorher nichts“ = induzierter Verkehr) nutzte mehr als ein Drittel die Öffentlichen Verkehrsmittel überwiegend für den Weg von und zum Arbeitsplatz und damit für alltägliche Fahrten. Mit dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets besteht jedoch das Risiko, dass diese Gruppen zu ihren alten Verhaltens- und Mobilitätsmustern zurückkehren und eine Rückverlagerung zu den ursprünglich genutzten Verkehrsmitteln stattfindet. In Frankfurt gab nur ein Viertel aller befragten 9-Euro-Ticket-Käufer an, den Öffentlichen Nahverkehr auch nach der Sonderaktion vermehrt zu nutzen. Bei einer gesonderten Betrachtung der Neukunden, die den ÖPNV zuvor gar nicht genutzt hatten, sinkt dieser Wert auf unter 10 %. Bestätigt werden diese Zahlen durch die Ergebnisse des Kundenbarometers in Frankfurt und der bundesweiten OpinionTRAIN-Befragung, in denen jeweils mehr als die Hälfte der Neukunden und Seltennutzer angaben, ab September seltener oder gar nicht mehr mit Öffentlichen Verkehrsmitteln fahren zu wollen. Eine Bindung dieser Nutzergruppen über den Aktionszeitraum hinaus ist jedoch notwendig, um die Chancen einer dauerhaften Integration des ÖPNV in das Alltagsleben zu erhöhen. Dazu beitragen soll die dauerhafte Einführung eines Nachfolgetickets, worauf sich die Verkehrsminister von Bund und Ländern geeinigt haben. Das neue Ticket soll ab Januar 2023 gelten und für 49 EUR im Monat zur bundesweiten Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs berechtigen. Anders als das 9-Euro-Ticket ist geplant, es nur als Abo bereitzustellen, das jedoch monatlich kündbar ist [20].

**Fazit**

Die Ergebnisse der verschiedenen Erhebungen in Frankfurt am Main zeigen, dass sich das 9-Euro-Ticket in der Mainmetropole großer Popularität erfreute. Der Anteil an Ticketbesitzern von über drei Vierteln lag deutlich über den Ergebnissen aller Referenzerhebungen. Dabei wurde die große Nutzergruppe von Abo-Kunden durch die automatische Umwandlung ihres Abonnementfahrscheins in das 9-Euro-Ticket finanziell entlastet. Gleichzeitig wurde für die in Frankfurt besonders große Gruppe der Gelegenheitsnutzer die Möglichkeit einer attraktiveren ÖPNV-Nutzung geschaffen. Die Analyse der Fahrgastzahlen belegte eine vermehrte Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel: Im Aktionszeitraum stiegen die Fahrgastzahlen entgegen dem traditionellen Sommertrend an und erreichten im letzten Monat des Aktionszeitraumes sogar wieder das Vor-Pandemie-Niveau. Die vorhandenen Kapazitäten in Frankfurt wurden

dabei nicht überlastet und es wurde kaum zusätzlicher Verkehr induziert. Stattdessen konnten Verlagerungseffekte, insbesondere vom Auto hin zum ÖPNV beobachtet werden, wodurch Kraftstoff und damit klimaschädliche Emissionen eingespart werden konnten.

Jedoch zeigte sich auch, dass Preissenkungen alleine nicht zu übermäßigen Fahrtverlagerungen und Fahrgastgewinnen führen. Im Aktionszeitraum konnten in Frankfurt insgesamt nur ca. 11 % Neukunden durch das 9-Euro-Ticket hinzugewonnen werden. In den bundesweiten Erhebungen des VDV (17%) und von OpinionTRAIN (38% inkl. der Seltennutzer) lagen diese Werte deutlich höher [6, 7].

Dem gegenüber stand eine Preissenkung von über 90 % gegenüber regulären Monatsfahrkarten. Daraus lässt sich ableiten, dass in einer Großstadt mit einem dichten und attraktiven ÖPNV-Angebot wie in Frankfurt am Main nur eine geringe Preiselastizität im Öffentlichen Verkehr herrscht und Preissenkungsmaßnahmen nur zu deutlich unterproportionalen Fahrgastzuwächsen führen. Es stellt sich die Frage, ob die Mittel, die vom Bund für das Experiment des 9-Euro-Tickets zur Verfügung gestellt wurden, nicht lieber eingesetzt worden wären, um die strukturellen Finanzierungsprobleme des ÖPNV zu lösen. Durch steigende Energie- und Personalkosten öffnet sich die Schere zwischen Kosten und Einnahmen stetig weiter; ohne Ausgleich von Bund und/oder Ländern werden viele Kommunen in den nächsten Jahren ihr Verkehrsangebot reduzieren müssen [21]. Soll die Verkehrswende weiter vorangetrieben werden, wäre es aus Sicht der Autoren sinnvoller, mehr in den Erhalt und Ausbau des Angebots zu investieren, um den ÖPNV nachhaltig attraktiver zu machen. Gleich-

**AUF EINEN BLICK**

Neben der primären politischen Zielsetzung der finanziellen Entlastung von Bürgerinnen und Bürgern sollten mit der Einführung des 9-Euro-Tickets zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden und insbesondere Verkehre vom Auto hin zum ÖPNV verlagert werden. Das gelang in begrenztem Ausmaß – sowohl Marktforschungen aus Frankfurt am Main als auch aus dem gesamten Bundesgebiet zeigen, dass der ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket tatsächlich einen deutlichen Schub erhielt. Das günstige Angebot in den Monaten Juni, Juli und August 2022 machte den Nahverkehr auch für Neukunden attraktiv, und besonders in Großstädten verlor das Auto im Gültigkeitszeitraum an Bedeutung. Jedoch scheint mit dem Auslaufen der Sonderaktion eine nachhaltige Wirkung der Maßnahme gefährdet zu sein.

**AT A GLANCE**

In addition to the primary political objective of reducing the financial burden on citizens, the introduction of the 9-Euro-Ticket was intended to attract additional passengers to public transport and, in particular, to shift traffic away from cars. This has been achieved to a limited extent – market research from Frankfurt am Main as well as from all over Germany shows that the 9-Euro-Ticket has indeed given public transport a significant boost. The low-priced offer in the months of June, July and August 2022 also made local public transport attractive to new customers, and in large cities in particular, the car lost importance during the validity period. However, with the expiry of the special offer, the sustainable effect seems to be at risk.

zeitig sollten weitere Schritte zur Verdrängung des Autoverkehrs in Ballungsgebieten umgesetzt werden, damit durch die Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen der ÖPNV eine dauerhafte Stärkung erfährt.

Das 9-Euro-Ticket ist vor dem Hintergrund unterschiedlicher Zielsetzungen differenziert zu bewerten [22]: Unbestritten ist der mediale Erfolg, der ÖPNV war über Monate „in aller Munde“. Sehr beachtlich ist, wie kurzfristig das Produkt von der Branche – mit sehr hohem Einsatz vieler Mitarbeiter in Betrieb, Vertrieb, Planung und Abrechnung – umgesetzt wurde. Dagegen ist die verkehrs- und umweltpolitische Bilanz eher mäßig. Für eine geringfügige Verkehrsverlagerung vom motorisierten Verkehr zum ÖPNV wurde ein hoher Preis gezahlt, und die CO<sub>2</sub>-Bilanz wird durch induzierte und vom unmotorisierten Verkehr verlagerte Verkehre getrübt. De facto war es vor allem eine sozialpolitische Maßnahme – die ÖPNV-Nutzer wurden in den drei Monaten deutlich entlastet, und für viele Bürger ergab sich eine neue, kostengünstige Mobilitätsmöglichkeit. Einkommensschwache Personen profitierten hierbei überproportional. Ob es allerdings eine sozialpolitisch noch sinnvollere Maßnahme wäre, sozial schwache Personen direkt zu fördern als durch die Subvention der von ihnen mutmaßlich besonders häufig genutzten Produkte (also „Subjektförderung“ statt „Objektförderung“), ist eine Diskussion, die den Rahmen einer Fachzeitschrift des Verkehrswesens sprengen würde. ■

## QUELLEN

- [1] Bundesregierung (2022): Entlastungspaket II. Weitere Erleichterungen auf dem Weg. [www.bundesregierung.de/breg-de/suche/entlastungspaket-zwei-2028052](http://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/entlastungspaket-zwei-2028052) (Abruf: 22.09.2022).
- [2] Bundesregierung (2022): Fragen und Antworten: 9-Euro-Ticket seit Juni 2022. [www.bundesregierung.de/breg-de/suche/faq-9-euroticket-2028756](http://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/faq-9-euroticket-2028756) (Abruf: 22.09.2022).
- [3] Hamburger Verkehrsverbund (2022): Nach 3 Monaten 9-Euro-Ticket: Bilanz und Ausblick. Pressemitteilung v. 29.08.2022. [www.hvv.de/resource/blob/88000/6ed5a1ee6e6cd00279bd7f0dcb4d68f0/PM220829\\_9-Euro-Ticket\\_Bilanz.pdf](http://www.hvv.de/resource/blob/88000/6ed5a1ee6e6cd00279bd7f0dcb4d68f0/PM220829_9-Euro-Ticket_Bilanz.pdf) (Abruf: 29.09.2022).
- [4] N.N. (2022): Fahrzeuge durch 9-Euro-Ticket fast so voll wie vor Corona. Berliner Zeitung v. 27.08.2022. [www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/fahrzeuge-durch-9-euro-ticket-fast-sovoll-wie-vor-corona-li.260867](http://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/fahrzeuge-durch-9-euro-ticket-fast-sovoll-wie-vor-corona-li.260867) (Abruf: 29.09.2022).
- [5] Krämer, A.; Korbitt, A. (2022): Das 9-Euro-Ticket. Ziele, Wirkungsmechanismen und Perspektiven. In: Internationales Verkehrswesen (74) 3, S. 10-13.
- [6] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2022): Bilanz zum 9-Euro-Ticket. [www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx](http://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx) (Abruf: 22.09.2022).
- [7] Hercher, J; Krämer, A. (2022): OpinionTRAIN (2022).
- [8] Sahler, C. (2022): Frankfurt bleibt Pendler-Hauptstadt nach München – Kuriosum in Offenbach. Frankfurter Neue Presse v. 23.08.2022. [www.fnp.de/frankfurt/frankfurt-pendlerhauptstadtnach-muenchen-berufsverkehr-statistik-kuriosum-offenbachzr-91741462.html](http://www.fnp.de/frankfurt/frankfurt-pendlerhauptstadtnach-muenchen-berufsverkehr-statistik-kuriosum-offenbachzr-91741462.html) (Abruf: 06.10.2022).
- [9] Pendleratlas (2022): Bundesland. Hamburg. [www.pendleratlas.de/hamburg/](http://www.pendleratlas.de/hamburg/) (Abruf: 06.10.2022).
- [10] Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten.
- [11] Statistisches Bundesamt (Destatis) (2022): Pkw-Dichte im Jahr 2021 auf Rekordhoch. Pressemitteilung. [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/09/PD22\\_N058\\_51.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/09/PD22_N058_51.html) (Abruf: 20.10.2022).
- [12] Süddeutsche Zeitung (2021): Analyse: Autodichte in Frankfurt steigt weiter an. [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/autofrankfurt-ammain-analyse-autodichte-in-frankfurt-steigt-weiter-an-dpa.urnnewsml-dpa-com-20090101-210620-99-67800](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/autofrankfurt-ammain-analyse-autodichte-in-frankfurt-steigt-weiter-an-dpa.urnnewsml-dpa-com-20090101-210620-99-67800) (Abruf: 20.10.2022).
- [13] Statista (2022): Ranking zum verfügbaren Einkommen pro Einwohner in den 15 größten Städten Deutschlands im Jahr 2019. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/998971/umfrage/verfuegbares-einkommen-in-den-groessten-staedten-in-deutschland/> (Abruf: 20.10.2022).
- [14] Rhein-Main-Verkehrsverbund (2022): Monatskarte für Erwachsene. [www.rmv.de/c/de/fahrkarten/sortiment-verkauf/fahrkarten-imueberblick/monatskarten/monatskarte-fuer-erwachsene](http://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/sortiment-verkauf/fahrkarten-imueberblick/monatskarten/monatskarte-fuer-erwachsene) (Abruf: 20.10.2022).
- [15] Hamburger Verkehrsverbund (2022): Vollzeit-Karten. [www.hvv.de/de/fahrkarten/wochen-monatskarten/vollzeit-karten](http://www.hvv.de/de/fahrkarten/wochen-monatskarten/vollzeit-karten) (Abruf: 20.10.2022).
- [16] Hamburger Verkehrsverbund (2022): Übersicht Einzel- und Tageskarten. [www.hvv.de/de/fahrkarten/einzelkarten-tageskarten/uebersicht](http://www.hvv.de/de/fahrkarten/einzelkarten-tageskarten/uebersicht) (Abruf: 20.10.2022).
- [17] Rhein-Main-Verkehrsverbund (2022): Tageskarte. [www.rmv.de/c/de/fahrkarten/sortiment-verkauf/fahrkarten-im-ueberblick/tageskarten/tageskarte](http://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/sortiment-verkauf/fahrkarten-im-ueberblick/tageskarten/tageskarte) (Abruf: 20.10.2022).
- [18] Krämer, A. (2022): „Marktforschung 9-Euro-Ticket“ – Methodentest zur Bestimmung der Nachfrageverlagerungen.
- [19] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2022): 9-Euro-Ticket-Marktforschung: Jeder Fünfte hat den ÖPNV vorher normalerweise nicht genutzt. Pressemitteilung. [www.vdv.de/220711-pm-9-euro-ticket-marktforschung-zu-nutzungseffekten.pdf](http://www.vdv.de/220711-pm-9-euro-ticket-marktforschung-zu-nutzungseffekten.pdf) (Abruf: 19.10.2022).
- [20] Tagesschau (2022): Verkehrsminister für 49-Euro-Ticket. [www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/49-euro-ticket-103.html](http://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/49-euro-ticket-103.html) (Abruf: 19.10.2022).
- [21] Kalleicher, D.; Reinhold, T. (2022): Herausfordernde ÖPNV-Finanzierung. Kommunen benötigen Unterstützung bei der Mobilitätswende. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region. Heft 09/2022. Hamburg: DVV Media Group. S. 66-68.
- [22] traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (2022): Stellungnahme zum Entwurf eines Siebten Änderungsgesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Öffentliche Anhörung am 16. Mai 2022. Ausschussdrucksache 20(15)50-A. [www.bundestag.de/resource/blob/894284/330a6637587bc84c91a50ed7a539c5a9/Stellungnahme-Reinhold-trafficQ-data.pdf](http://www.bundestag.de/resource/blob/894284/330a6637587bc84c91a50ed7a539c5a9/Stellungnahme-Reinhold-trafficQ-data.pdf) (Abruf: 20.10.2022).



**Tom Reinhold**, Prof. Dr.-Ing.  
Alleingeschäftsführer, traffiQ  
Nahverkehrsgesellschaft, Frankfurt  
am Main  
[t.reinhold@traffiq.de](mailto:t.reinhold@traffiq.de)



**Kai Dietl**, M. A.  
Projektleiter, traffiQ Nahverkehrs-  
gesellschaft, Frankfurt am Main  
[k.dietl@traffiq.de](mailto:k.dietl@traffiq.de)