INSTITUT VERKEHR
UND RAUM
der Fachhochschule Erfurt

Claudia Hille
Matthias Gather

Ergebnisbericht

„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

Berichte des Instituts Verkehr und Raum

Band 29 (2022) **ISSN1868-8586**

„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

Autor*innen: Dr. Claudia Hille
Prof. Dr. Matthias Gather

Datum: 21. Oktober 2022

Institut Verkehr und Raum
Fachhochschule Erfurt
Altonaer Straße 25
D – 99085 Erfurt

Telefon: +49 (361) 6700 654
Telefax: +49 (361) 6700 757
E-Mail: info@verkehr-und-raum.de
Internet: www.verkehr-und-raum.de

Inhaltsverzeichnis

Abstract ... 1

Zusammenfassung ... 1

1 Einleitung: Mobilität und soziale Teilhabe im Kontext des 9-Euro-Tickets ... 2

2 Ausgangslage ... 4

3 Methodisches Vorgehen ... 6
- 3.1 Auswahl der Untersuchungsgebiete ... 6
- 3.2 Grundgesamtheit und Aufbau des Fragebogens ... 8
- 3.3 Soziodemographische Merkmale der Befragten ... 10

4 Empirische Ergebnisse der quantitativen Befragung ... 12
- 4.1 Zugang zum Mobilitätssystem und Erfahrungen mit dem ÖPNV ... 12
- 4.2 Mobilitätsverhalten nach Einführung des 9-Euro-Tickets ... 13
- 4.3 Soziale Teilhabe nach Einführung des 9-Euro-Tickets ... 18
- 4.4 Einstellungen zum 9-Euro-Ticket und dessen zukünftiger Entwicklung ... 22

5 Individuelle Erfahrungen mit 9-Euro-Ticket – ein qualitativer Exkurs ... 28
- 5.1 Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf Mobilität und soziale Teilhabe ... 28
- 5.2 Abbau von Barrieren und Modal Shift ... 33
- 5.3 Barrieren der Ticket-Nutzung ... 35
- 5.4 Ideen und Vorschläge für eine Fortführung des Angebotes ... 38

6 Bilanz der Studie – Zur Bedeutung von bezahlbarem ÖPNV für einkommensschwache Haushalte ... 41
- 6.1 Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse ... 41
- 6.2 Diskussion und Fazit ... 42

Literaturverzeichnis ... 44

Anhang: Fragebogen ... 45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal Split der Stadt Erfurt (Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: SrV 2018) 5

Abbildung 2: Beispielhafte Bebauung in den Befragungsgebieten (Quelle: eigenes Bildarchiv) 7

Abbildung 3: Übersichtskarte der Befragungsgebiete in der Stadt Erfurt (Quelle: eigene Darstellung) 7

Abbildung 4: Ticketnutzung vor Einführung des 9-Euro-Tickets, Mehrfachantworten möglich; Fehlende Werte: 18 (Quelle: eigene Erhebung) 13

Abbildung 5: Wegezwecke bei der Nutzung des 9-Euro-Tickets, Mehrfachantworten möglich; Fehlende Werte: 24 (Quelle: eigene Erhebung) 14

Abbildung 6: Veränderungen der Verkehrsmittelwahl nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Quelle: eigene Erhebung) 15

Abbildung 7: ÖPNV-Nutzung zum Befragungszeitpunkt; Fehlende Werte: 110 (Quelle: eigene Erhebung) 17

Abbildung 8: Antworten auf die Frage, ob sich die Befragten mehr Freizeitaktivitäten wünschen; Fehlende Werte: 89 (Quelle: eigene Erhebung) 18

Abbildung 9: Veränderungen im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (eigene Erhebung) 19

Abbildung 10: Einstellungen und Meinungen zum 9-Euro-Ticket der Ticketbesitzer:innen (Quelle: eigene Erhebung) 22

Abbildung 11: Einstellung der Befragten ohne 9-Euro-Ticket zur Fortsetzung des Angebotes; Fehlende Werte: 28 (Quelle: eigene Erhebung) 24

Abbildung 12: Einstellung der Befragten ohne 9-Euro-Ticket zur Frage, ob das Angebot staatliche Geldverschwendung ist; Fehlende Werte: 37 (Quelle: eigene Erhebung) 24

Abbildung 13: Zahlungsbereitschaft für ein Nachfolgeticket mit ähnlichen Nutzungsmöglichkeiten; Fehlende Werte: 170 (Quelle: eigene Erhebung) 26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht ausgewählter verfügbarer Ticketoptionen der EVAG und des VMT (Quelle: Eigene Zusammenstellung nach EVAG 2022, VMT 2022; Stand: 01.09.2022) 4

Tabelle 2: Übersicht ausgewählte statistische Kenngrößen in den Befragungsgebieten (Quelle: eigene Zusammenstellung, Datengrundlage: [1]Stadt Erfurt 31.12.2021; [2]Sozialstrukturatlas der Stadt Erfurt 2020) 6

Tabelle 3: Übersicht Rücklaufquoten in einzelnen Stadtteilen (Quelle: eigene Erhebung; [1]Stadt Erfurt 31.12.2018) 8

Tabelle 4: Übersicht Verteilung ausgewählter soziodemographischer Merkmale in der Stichprobe (Quelle: eigene Erhebung) 10

Tabelle 5: Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Quelle: Eigene Erhebung) 16

Tabelle 6: Kreuztabelle der Äquivalenzeinkommensklassen und der Veränderungen im Mobilitätsverhalten (Quelle: eigene Erhebung) 17

Tabelle 7: Veränderungen im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Quelle: eigene Erhebung) 20

Tabelle 8: Kreuztabelle der Äquivalenzeinkommensklassen und ihrer Veränderungen bei ausgewählten Freizeitaktivitäten (Quelle: eigene Erhebung) 21

Tabelle 9: Einstellungen und Meinungen zum 9-Euro-Ticket der Ticketbesitzer:innen (Quelle: eigene Erhebung) 23

Abstract

Access to the mobility system is a fundamental prerequisite for social inclusion. Previous research has shown that people affected by financial poverty are at risk of mobility-related social exclusion. Against this background, the present study examines the effects of the introduction of the so-called “9-euro ticket” in Germany on the mobility and social participation of low-income households. Using a written household survey in six selected districts of the city of Erfurt, 1,157 people were asked about their mobility behavior after the introduction of the ticket, the overall frequency of various leisure activities and reasons for using it, as well as their attitudes and opinions on the ticket.

The result of the statistical analysis shows that the introduction of the 9-euro ticket at an individual level has enabled more mobility and in particular effectuated an increased use of public transport for almost half of the ticket holders. This also affects the frequency of certain leisure activities. In particular, the lower income groups have pursued significantly more leisure activities than before the introduction of the 9-euro ticket. The supplementary qualitative analysis also revealed how positively the improved access to the mobility system affected the quality of life of individual respondents. The 9-euro ticket has not only made it much easier to maintain social contacts and proven itself as an effective remedy to tackle loneliness, the qualitative evaluation also shows how large and complex the gains in social participation are at an individual level.

The overall synopsis of the results clearly indicates that a cheap public transport ticket can have positive impact on the social participation of low-income households and that possible follow-up offers should also be discussed with particular regard to the realities of people with low incomes.

Zusammenfassung

Der Zugang zum Mobilitätssystem ist wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe. Bisherige Untersuchungen zeigen, dass Menschen, die von finanzieller Armut betroffen sind, häufiger von mobilitätsbezogener sozialer Exklusion bedroht sind. Vor diesem Hintergrund unter-sucht die vorliegende Studie, welche Effekte die Einführung des sogenannten „9-Euro-Tickets“ auf Mobilität und soziale Teilhabe von einkommensschwachen Haushalten hat. Mittels einer schriftlichen Haushaltsbefragung in sechs ausgewählten Erfurter Stadtteilen wurden insgesamt 1.157 Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten nach Einführung des günstigen Tickets, zur Häufigkeit verschiedener Freizeitaktivitäten und zu Nutzungsanlässen sowie ihren Einstellungen und Meinungen zum Ticket befragt.

Im Ergebnis der statistischen Analyse zeigt sich, dass die Einführung des 9-Euro-Tickets auf individueller Ebene bei knapp der Hälfte der Ticketbesitzer:innen zu mehr Mobilität und insbesondere zu einer häufigeren ÖPNV-Nutzung geführt hat. Das wirkt sich auch auf die Häufigkeit bestimmter Freizeitaktivitäten aus. Insbesondere die unteren Einkommensschichten sind deutlich mehr Freizeitaktivitäten nachgegangen als vor Einführung des 9-Euro-Tickets. In der ergänzenden qualitativen Analyse offenbart sich zudem, wie positiv der verbesserte Zugang zum Mobilitätssystem die Lebensqualität einzelner Befragter geprägt hat. Das 9-Euro-Ticket hat nicht nur die Pflege sozialer Kontakte deutlich vereinfacht und sich als probates Mittel gegen Einsamkeit bewährt, vielmehr offenbart die qualitative Auswertung, wie groß und vielschichtig die Zugewinne an gesellschaftlicher Teilhabe auf individueller Ebene sind.

In der Zusammenschau der einzelnen Ergebnisse wird also deutlich, dass ein kostengünstiges ÖPNV-Ticket positive Effekte auf die soziale Teilhabe einkommensärmerer Haushalte haben kann und die Diskussion um mögliche Nachfolgeangebote sich insbesondere auch an den Lebensrealitäten von Menschen mit niedrigen Einkommen orientieren sollte.

1 Einleitung: Mobilität und soziale Teilhabe im Kontext des 9-Euro-Tickets

52 Millionen 9-Euro-Tickets wurden zwischen Anfang Juni und Ende August 2022 in Deutschland verkauft (vgl. VDV 2022). Drei Monate lang hat das Ticket Millionen von Fahrgästen einen günstigen Zugang zu Bus und Bahn ermöglicht und zugleich wie selten eine politische Entscheidung über Wochen hinweg die gesellschaftliche Debatte bestimmt. Ein Blick in die Medienberichterstattung der vergangenen Monate macht deutlich, dass das Ticket über alle Schichten und Milieus hinweg intensiv diskutiert wurde.

Die Bilanz des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fällt positiv aus. Das 9-Euro-Ticket wurde auch von Menschen genutzt, die bisher nicht den ÖPNV nutzten. Zudem hat sich gezeigt, dass rund 10 % der Ticket-Käufer:innen auf mindestens eine Pkw-Fahrt täglich verzichteten. Das entspricht einer Einsparung von rund 1,8 Millionen Tonnen CO2-Emissionen und macht deutlich, dass die Einführung des 9-Euro-Tickets einen positiven Effekt hinsichtlich der Verringerung von schädlichen Klimagasen hatte. Zugleich aber belegen die Daten des VDV, dass vor allem der günstige Preis zentraler Anlass für den Kauf des Tickets ist – 69 % der Befragten geben den Preis als Grund für ihre Kaufentscheidung an (vgl. ebd.). Diese Zahl und die enorme Anzahl an Nutzer:innen insgesamt legt die Vermutung nahe, dass auch ein relevanter Anteil von Personen unter den Ticketbesitzer:innen sein könnte, welche sich bisher kaum ein regelmäßiges ÖPNV-Abonnement leisten konnte. Hinsichtlich der Debatte um eine sozial-ökologische Trans-formation unseres Verkehrssystem bleibt in den bisher vorlegten Studien zudem die Frage offen, welche Wirkung es auf soziale Dimensionen wie die Frage nach sozialer Teilhabe entfalten konnte.

In der Mobilitäts- und Verkehrsforschung wird bereits seit längerer Zeit der Zusammenhang zwischen Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe untersucht. Mobilität bzw. der Zugang zu Mobilität ist wesentliche Bedingung für soziale Teilhabe (vgl. Lucas 2019; Sheller 2018). In zahlreichen Untersuchungen zeigt sich, dass „Mobilität eine Grundvoraussetzung dar[stellt], um am wirtschaftlichen, politischen und sozialen Leben teilzunehmen“ (Rozynek et al. 2020). Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass Menschen, die von finanzieller Armut betroffen sind, im Schnitt kürzere Wege zurücklegen und insgesamt seltener unterwegs sind als Personen mit höherem Einkommen (MiD 2018). Die Folgen eines fehlenden Zugangs zu Mobilität können für die Betroffenen gravierend sein, denn damit einher geht häufig auch der fehlende Zugang zu Angeboten der Daseinsvorsorge oder Möglichkeiten am kulturellen, politischen und sozialen Leben in unserer Gesellschaft teilzunehmen. Das bedeutet, dass mit dem Zugang zum Mobilitätssystem auch der Zugang zu Möglichkeitsräumen der Teilhabe verloren geht. In der Folge droht den Betroffenen soziale Exklusion.

Hier setzt die vorliegende Untersuchung an und fragt, ob die Einführung des 9-Euro-Tickets den Zugang zu unserem Mobilitätssystem grundlegend verbessert hat und folglich auch ein höheres Maß an sozialer Teilhabe gewährleisten kann. Zu diesem Zweck wird in der Studie geprüft, ob die Menschen durch das 9-Euro-Ticket insgesamt mehr unterwegs sind und mehr außerhäusige Freizeitaktivitäten ausüben.[1] Zudem untersucht die Studie, inwiefern das 9-Euro-Ticket eine fi-

[1] Neben außerhäusiger Mobilität wird eine aktive Freizeitgestaltung im Rahmen der Studie als wesentlicher Indikator für soziale Teilhabe genutzt. In vergangenen Studien, insbesondere zur Teilhabe älterer Menschen hat sich gezeigt, dass der „Umfang an Zeit, der außerhalb der Wohnung verbracht wird, […] als Indikator für Partizipationsmöglichkeiten älterer Menschen am sozialen und kulturellen Leben angesehen werden“ kann (Engstler et al. 2004: 236). Insbesondere bei Personen, die nicht erwerbstätig sind, eignen sich außerhäusige Freizeitaktivitäten als Indikator, da sie grundsätzlich einem hohen Maß an Freiwilligkeit unterliegen und nicht primär der Erfüllung von Grundbedürfnissen (wie z.B. Einkaufen) dienen.

nanzielle Entlastung für die Befragten darstellt und welche Wünsche hinsichtlich eines Nachfolgeangebots vorherrschen. Der Fokus der Studie liegt dabei insbesondere auf Menschen mit geringen Einkommen. Zu diesem Zweck erfolgte die Durchführung der Befragung exemplarisch in den sechs einkommensschwächsten Stadtteilen der Stadt Erfurt.

Methodisch wurde eine quantitative Erhebung mittels eines schriftlichen Fragebogens (n=1.157) durchgeführt, welche unter Zuhilfenahme verschiedener statistischer Analyseverfahren ausgewertet wurde. Zudem verfügte der Fragebogen über ein offenes Kommentarfeld, welches von 457 Befragten genutzt wurde und das angelehnt an das Verfahren der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet wurde. Diese ergänzende qualitative Analyse dient dazu ein umfassendes Bild der Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf die Mobilität und soziale Teilhabe der Befragten zu zeichnen. Hier werden positive wie negative Effekte, Barrieren der Nutzung, aber auch Wünsche und Ideen für ein Nachfolgeangebot auf Basis der schriftlichen Kommentare skizziert.

Der vorliegende Bericht dient einer ersten Ergebnisdarstellung und gliedert sich zu diesem Zweck in fünf Kapitel. Im Anschluss an dieses einleitende Kapitel wird in Kapitel 2 die Ausgangslage in der Stadt Erfurt dargestellt. Neben dem derzeit vorhandenen Nahverkehrsangebot in der Stadt wird auch auf den Modal Split der Einwohner:innen eingegangen. Das nachfolgende Kapitel 3 widmet sich dem methodischen Vorgehen der Studie. Dabei wird zunächst die Grund-gesamtheit und der Aufbau des Fragebogens dargestellt, danach die Untersuchungsgebiete vorgestellt und ihre Auswahl begründet. Ebenso wird auf die Verteilung der soziodemographischen Merkmale der Stichprobe eingegangen. Die Vorstellung der empirischen Ergebnisse gliedert sich in eine Darstellung der Ergebnisse der statistischen Analysen (Kapitel 4) und die Vorstellung der inhaltsanalytischen Auswertungen der schriftlichen Kommentare (Kapitel 5). Abschließend werden in Kapitel 6 die Ergebnisse zusammenfassend diskutiert und ein Fazit gezogen.

2 Ausgangslage

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird im Stadtgebiet Erfurt von den Erfurter Verkehrsbetrieben (EVAG) betrieben. Das Bediengebiet erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet und kann insgesamt als gut ausgebaut bewertet werden. Das gilt insbesondere für die Gebiete, welche über eine Anbindung an die Stadtbahn verfügen. Insgesamt werden in Erfurt sechs Stadt- bzw. Straßenbahnlinien im 10-Minuten-Takt (werktags zwischen 6 und 18 Uhr) und 24 Stadt-buslinien bedient. Die EVAG ist Mitglied im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT), welcher von der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH getragen wird und neben Erfurt noch die Städte Jena, Gera, Weimar, Eisenach sowie die Landkreise Gotha, Weimarer Land, Saale-Holzland-Kreis, Saale-Orla-Kreis und Saalfeld-Rudolstadt umfasst.

Bevor zum 1. Juni 2022 – befristet bis zum 31. August 2022 – das sogenannte 9-Euro-Ticket für den ÖPNV deutschlandweit eingeführt wurde, waren für das Erfurter Stadtgebiet sowie für das Verbundgebiet des VMT verschiedene Ticketoptionen verfügbar. Eine Zusammenstellung der verfügbaren Tickets (für Erwachsene) sind in Tabelle 1 aufgeführt.

Ticketoption	Preis
Ticketoptionen der EVAG für das Stadtgebiet Erfurt	
Einzelfahrt	2,30 €
4-Fahrtenkarte	8,30 €
Tageskarte	5,80 €
Wochenkarte	20,90 €
Monatskarte (ohne Abo)	65,30 €
Monatskarte im Abo Plus (min. 4 Monate Vertragslaufzeit; Übertragbare Fahrkarte; Mitnahmeoptionen)	58,80 €
Monatskarte im Abo Solo (min. 4 Monate Vertragslaufzeit; nicht übertragbar; keine Mitnahmeoptionen)	53,30 €
Ticketoptionen des VMT für das gesamte Verbundgebiet	
Einzelfahrt	20,20 €
Einzelfahrt mit BahnCard	15,10 €
4-Fahrtenkarte	72,70 €
Tageskarte	24,50 €
Wochenkarte	110,90 €
Monatskarte (ohne Abo)	326,60 €
Monatskarte im Abo Plus	293,90 €
Monatskarte im Abo Solo	266,50 €

Tabelle 1: Übersicht ausgewählter verfügbarer Ticketoptionen der EVAG und des VMT (Quelle: Eigene Zusammenstellung nach EVAG 2022, VMT 2022; Stand: 01.09.2022)

Neben den oben aufgeführten klassischen Tarifoptionen gibt es zusätzlich spezielle Angebote für einzelne Zielgruppen. So können Personen ab 65 Jahren ein deutlich vergünstigtes Abo-Monatsticket für das gesamte Bediengebiet des VMT abschließen (Preis: 67,50 €), es gibt zusätzlich rabattierte Jobtickets für Arbeitnehmer:innen, deren Arbeitgeber einen entsprechenden Ko-operationsvertrag mit der EVAG abschließen, und besondere Angebote für Auszubildende. Dar-über hinaus steht Studierenden der Erfurter Hochschulen ein Semesterticket zur Verfügung, welches nicht nur in den Erfurter Stadtbahnen und -bussen gültig ist, sondern auch im Thüringer Regionalverkehr nutzbar ist (vgl. EVAG 2022a).

Darüber hinaus können Personen, die Inhaber:in eines Sozialausweises sind, beim Amt für Soziales der Stadt Erfurt einen Zuschuss in Höhe von 30 Euro/Monat für Monatskarten beantragen, die ab dem 01.09.2022 gültig sind. Vor Einführung des 9-Euro-Tickets betrug die Höhe des Zu-

schusses 20 Euro/Monat. Dabei ist anzumerken, dass der Zuschuss jeweils rückwirkend ausgezahlt wird, d.h. der Erwerb der Monatskarte erfolgt zum Vollkostenpreis in Vorleistung (vgl. Stadt Erfurt 2022). Hier lässt sich zumindest eine mögliche Barriere bei der Entscheidung für eine regelmäßige ÖPNV-Nutzung vermuten.

Im Schnitt hat die EVAG vor Einführung des 9-Euro-Tickets ca. 133.500 Fahrgäste pro Werktag befördert. Das entspricht 40,725 Millionen Linienbeförderungsfällen pro Jahr. 90,1 % dieser Fahrgäste werden auf den sechs Stadtbahnlinien sowie der Buslinie 9 befördert (vgl. EVAG 2022b). Auch ein Blick auf den Modal Split in der Stadt Erfurt zeigt, dass der ÖPNV im Stadtgebiet bereits vor Einführung des 9-Euro-Tickets von vielen Menschen genutzt wurde. So lag der Anteil der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, bei 17,9 % (vgl. Abbildung 1).

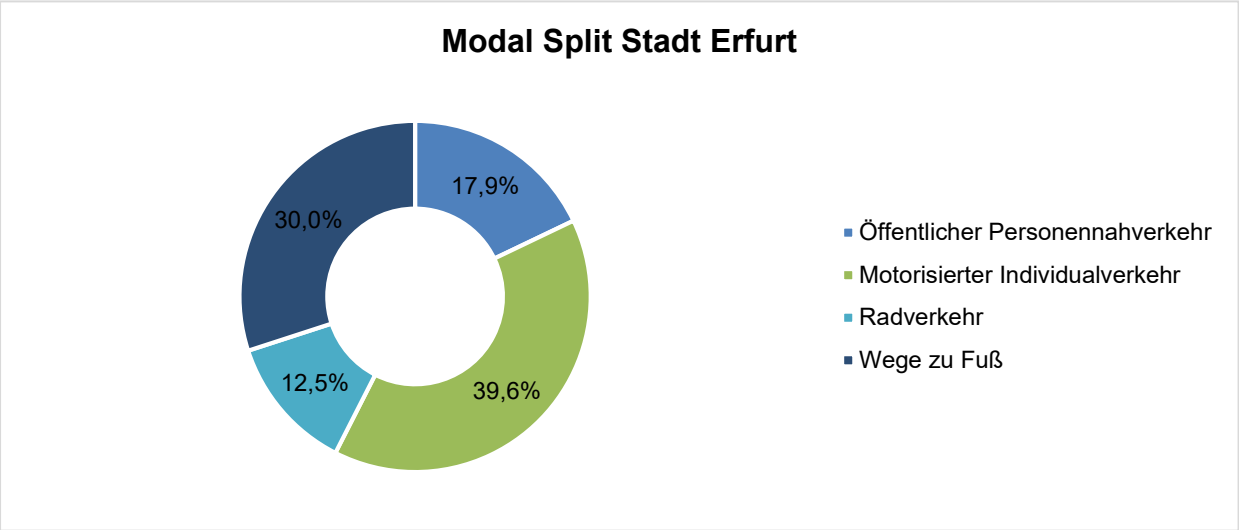

Abbildung 1: Modal Split der Stadt Erfurt (Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: SrV 2018)

Nach Angaben der EVAG wurden zwischen Juni und August insgesamt 179.398 9-Euro-Tickets beim Unternehmen direkt erworben.[2] Unter der Annahme, dass hierin ebenso viele an Auswärtige verkaufte Tickets enthalten sind wie von Erfurter Bürger:innen Tickets auf anderen Vertriebswegen erstanden wurden und die Mehrzahl das 9-Euro-Ticket für alle drei Monate erworben hat (siehe auch die Befragungsergebnisse zum Ticketerwerb in Kapitel 4.2), haben ca. 70.000 Personen in Erfurt ein 9-Euro-Ticket erworben. Dazu kommen die 28.500 bereits im Vorfeld verkauften Abonnements, sodass in Erfurt insgesamt rund 100.000 Personen (also knapp die Hälfte der Wohnbevölkerung) Besitzer:innen eines entsprechenden Pauschaltickets für den ÖPNV waren.

[2] Die Daten entstammen einem unveröffentlichten E-Mailverkehr mit dem Unternehmen, dürfen aber an dieser Stelle veröffentlicht werden.

3 Methodisches Vorgehen

3.1 Auswahl der Untersuchungsgebiete

Um die Frage beantworten zu können, wie sich das 9-Euro-Ticket insbesondere auf die Mobilität und soziale Teilhabe von einkommensschwachen Personen auswirkt, sind für die Durchführung der Haushaltsbefragung insgesamt sechs Stadtgebiete in der Landeshauptstadt Erfurt ausgewählt worden, welche im Vergleich zur Gesamtbevölkerung der Stadt durch ein geringeres Einkommensniveau charakterisiert sind. Darüber hinaus sind die einzelnen Stadtteile jeweils durch eine im Vergleich zu anderen Stadtteilen höhere Quote an Leistungsempfänger:innen nach SGB II gekennzeichnet und schneiden im von der Stadt Erfurt gebildeten Sozialindex, welcher die soziale Situation in den einzelnen Stadtgebieten beschreibt und aus dem abgeleitet werden kann, wie groß der Unterstützungsbedarf in diesen Gebieten ist, unterdurchschnittlich ab.[3] Zugleich aber verfügen alle sechs Stadtgebiete über eine gute Anbindung an den Erfurter ÖPNV, insbesondere sind alle Quartiere direkt an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Tabelle 2 gibt ausgewählte statistische Kenngrößen in den einzelnen Stadtgebieten wieder, um eine Einordnung dieser zu ermöglichen.

	Berliner Platz	**Herrenberg**	**Moskauer Platz**	**Rieth**	**Roter Berg**	**Wiesenhügel**	**Erfurt (gesamtes Stadtgebiet)**
Bevölkerung (Anzahl)[1]	5.919	7.923	7.555	6.409	6.059	5.430	213.835
Durchschnittsalter (Jahre)[1]	46,4	45,1	48,9	45,6	44,4	47,0	44,6
Einwohnerdichte (EW/km²)[1]	12.331	4.661	8.585	8.779	7.869	12.067	794
Haushaltsnettoeinkommen (Euro)[2]	1.841 €	2.242 €	1.841 €	1.841 €	1.841 €	2.242 €	2.504 €
Quote Leistungsempfänger nach SGB II (Prozent)[2]	37,2 %	23,7 %	21,9 %	39,4 %	29,2 %	23,4 %	12,8 %
Indexwert im Sozialindex der Stadt Erfurt[2]	0,805	0,534	0,475	0,771	0,571	0,584	0,315

Tabelle 2: Übersicht ausgewählte statistische Kenngrößen in den Befragungsgebieten (Quelle: eigene Zusammenstellung, Datengrundlage: [1]Stadt Erfurt 31.12.2021; [2]Sozialstrukturatlas der Stadt Erfurt 2020)

[3] Dabei entspricht ein Wert von unter 0,25 einem niedrigen möglichen Unterstützungsbedarf, ein Wert zwischen 0,25 bis unter 0,5 einem niedrigen bis mittleren Unterstützungsbedarf, ein Wert zwischen 0,5 bis unter 0,75 einem mittleren bis hohem Unterstützungsbedarf und ein Wert von 0,75 und höher einem hohen Unterstützungsbedarf (vgl. Stadt Erfurt 2020).

Alle sechs ausgewählten Stadtteile eint zudem die in ihnen vorherrschende Bebauungsart. Es handelt sich um Großwohnsiedlungen („Plattenbaugebiete“), die vorrangig in den 1970er und 80er Jahren errichtet wurden (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Beispielhafte Bebauung in den Befragungsgebieten (Quelle: eigenes Bildarchiv)

Während sich die Stadtteile Berliner Platz, Moskauer Platz, Rieth und Roter Berg im Erfurter Norden befinden und unmittelbar aneinander angrenzen, finden sich die Gebiete Herrenberg und Wiesenhügel im Südosten der Stadt (vgl. Abbildung 3).

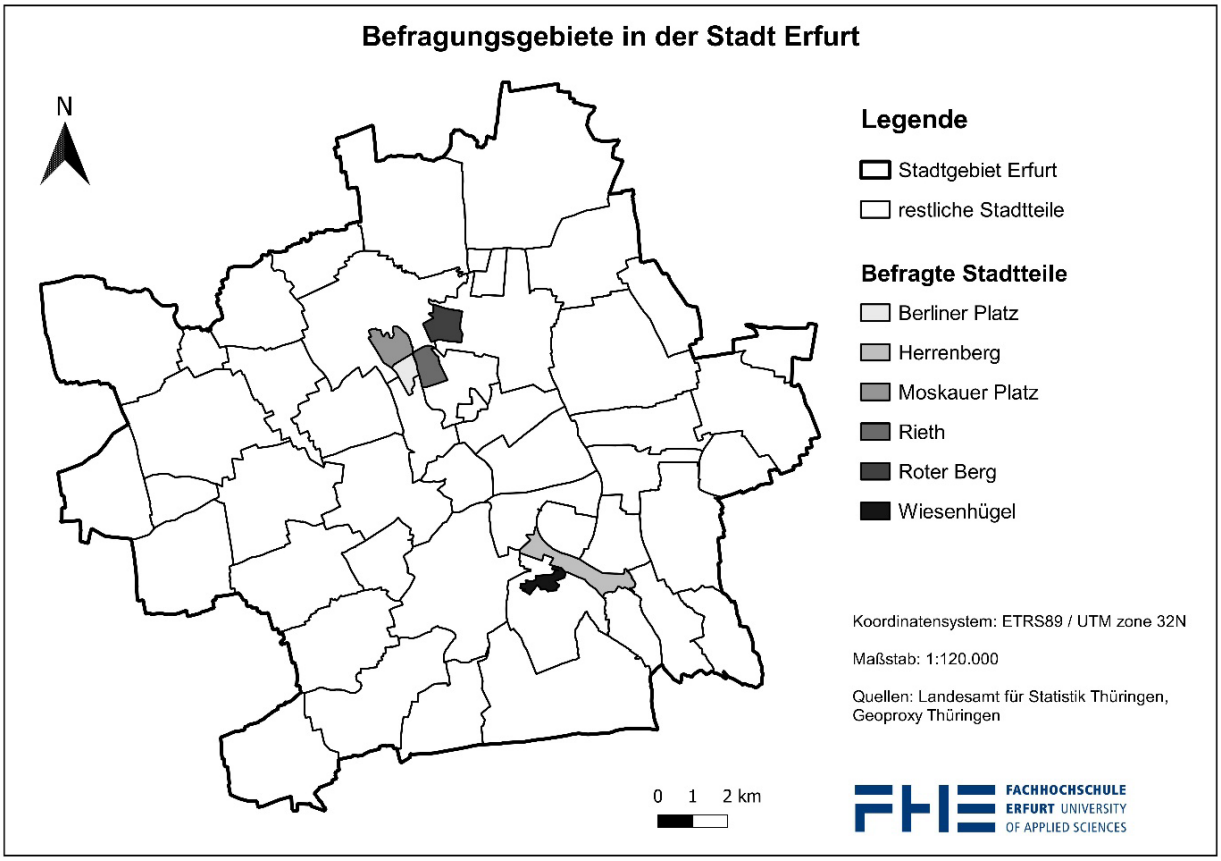

Abbildung 3: Übersichtskarte der Befragungsgebiete in der Stadt Erfurt (Quelle: eigene Darstellung)

3.2 Grundgesamtheit und Aufbau des Fragebogens

Die empirische Untersuchung der Effekte des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten und die soziale Teilhabe von einkommensschwachen Haushalten erfolgte im Rahmen der hier vorgelegten Studie mittels einer schriftlichen Befragung von insgesamt 1.157 Personen in sechs ausgewählten Erfurter Stadtteilen. Die Befragung wurde zuvor in der regionalen Presse angekündigt und dann mittels Postwurfsendung in gut zugängliche Briefkästen der Wohngebiete verteilt. Dafür wurden zufällig einzelne Straßenzüge in den Quartieren ausgewählt, welche dann vollständig mit der Postwurfsendung abgedeckt wurden. Pro Befragungsgebiet wurden je 1.000 Fragebögen (inkl. bereits frankierten Rückumschlägen) verteilt, in Summe also 6.000 Fragebögen. Die Rücklaufquote variierte zwischen den einzelnen Stadtgebieten stark (vgl. Tabelle 3), kann aber insgesamt als gut bezeichnet werden. Mit den jeweils 1.000 Fragebögen konnten je Stadtgebiet zwischen 21 und 31 Prozent der Haushalte vor Ort abgedeckt werden.

	Berliner Platz	Herren-berg	Moskauer Platz	Rieth	Roter Berg	Wiesen-hügel	Gesamt
Anzahl Haus-halte[1]	3.434	4.712	4.699	3.370	3.218	3.253	22.686
Anzahl verteilte Fragebö-gen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	6.000
Rücklauf [absolut]	198	198	220	133	175	233	1.157
Rücklauf-quote [%]	19,8 %	19,8 %	22,0 %	13,3 %	17,5 %	23,3 %	19,3 %

Tabelle 3: Übersicht Rücklaufquoten in einzelnen Stadtteilen (Quelle: eigene Erhebung; [1]Stadt Erfurt 31.12.2018)

Alle insgesamt 6.000 Fragebögen wurden zwischen dem 9. August und dem 17. August 2022 verteilt. Im Fragebogen selbst wurde um eine Rückantwort bis 31. August 2022 gebeten. Dieser Zeitpunkt zu Ende August wurde bewusst gewählt, so dass im Vorfeld eine Nutzung des 9-Euro-Tickets über einen möglichst langen Zeitraum gewährleistet werden konnte und so möglichst valide Befragungsergebnisse erzeugt werden konnten.

Der Fragebogen enthielt ein kurzes Anschreiben, welches deutlich machte, zu welchem Zweck die Daten erhoben wurden, und dass neben Personen, die das 9-Euro-Ticket nutzen, auch Personen, die es nicht nutzen, an der Befragung teilnehmen konnten. Darüber hinaus wurde nicht festgelegt, wer im Haushalt den Fragebogen beantworten sollte. Insgesamt war der Fragebogen in drei inhaltliche Blöcke unterteilt und so auch mit Zwischenüberschriften für die Teilnehmer:innen gekennzeichnet:

(1) *Fragen zur Verkehrsmittelwahl:* Darin enthalten waren Fragen zu Mobilitätsvoraussetzungen (Führerschein, Radfahrfähigkeit), zum Mobilitätsverhalten im Alltag, zu Freizeitaktivitäten im Alltag sowie ob das 9-Euro-Ticket erworben wurde oder warum ggf. nicht.
(2) *Fragen zur Mobilität nach Einführung des 9-Euro-Tickets:* Dieser Frageblock enthielt Fragen zur Verkehrsmittelwahl nach Einführung des Tickets, zu den Anlässen der Ticketnutzung, zu Freizeitaktivitäten nach Einführung, zur generellen Meinung zum Ticket und zur Zahlungsbereitschaft für ein künftiges Ticket. Ein Teil dieser Fragen sollte nur von Ticketbesitzer:innen beantwortet werden.

(3) *Fragen zur allgemeinen Lebenssituation:* In diesem Abschnitt wurden vorrangig die relevanten soziodemografischen Merkmale der Befragten erfasst. Dazu zählen Haushaltsgröße, Alter, Geschlecht, Staatsbürgerschaft, Beruf und Einkommen. Zudem wurde hier gefragt, ob man durch gesundheitliche Probleme in der Mobilität eingeschränkt ist.

Den Abschluss des Fragebogens bildete ein Freifeld, in welches die Befragten bei Bedarf weitere Anmerkungen und Hinweise eintragen konnten (siehe auch Kapitel 5).

Insgesamt wurde sich auf 21 Fragen beschränkt, welche auf zwei A4-Seiten Platz fanden, um eine möglichst hohe Rücklaufquote zu befördern. Kritisch angemerkt werden muss, dass diese Art der schriftlichen Befragung – im Gegensatz zu persönlichen Interviews – fehleranfällig ist, da keine persönliche Erläuterung einzelner Fragen erfolgen kann. Es wurde daher versucht auf eine möglichst einfache Sprache und eine eindeutige Formulierung der Fragen zu achten. Mitunter wurden die Fragen durch eine kurze textliche Erläuterung ergänzt, bspw. bei der Abfrage des Haushaltsnettoeinkommens. Dennoch muss festgehalten werden, dass viele Fragebögen bei einzelnen Fragen Lücken in der Beantwortung aufweisen. Diese Fragebögen wurden trotzdem in die Auswertung aufgenommen, allerdings wird bei der Ergebnisdarstellung jeweils explizit auf die fehlenden Werte hingewiesen. Im Rahmen der Erfassung der ausgefüllten Fragebögen wurde darauf geachtet, dass die Antworten in sich logisch erscheinen. Insbesondere zur Nutzung des 9-Euro-Tickets wurde zu diesem Zweck auch eine Kontrollfrage am Ende des Fragebogens eingebaut. Antworten, welche nicht eindeutig zu erkennen waren oder die offensichtlich fehlerhaft waren, wurden bei der Datenerfassung als fehlend gewertet und entsprechend erfasst.

Die so gewonnene Stichprobe kann für die Gesamtbevölkerung in Deutschland nicht als repräsentativ gelten. Zugleich aber wurde erreicht, dass sie hinsichtlich des Einkommensniveaus in den ausgewählten Stadtteilen als eindeutig charakteristisch zu bezeichnen ist. Dies war das übergeordnete Ziel bei der Auswahl der Befragungsgebiete. Für die hier vorliegende Auswertung fanden zum einen verschiedene statistische Verfahren Anwendung, zum anderen wurde im Rahmen eines Exkurses das freie Kommentarfeld mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2002) ausgewertet.

3.3 Soziodemographische Merkmale der Befragten

Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Verteilung verschiedener soziodemographischer Merkmale in der Stichprobe.

Merkmal	Ausprägung	Absolute Anzahl	Gültige Prozente
Geschlecht (n=1.110)	Weiblich	708	63,8 %
	Männlich	398	35,9 %
	Divers	4	0,4 %
	Fehlende Werte	*47*	
Alter (n=1.125)	19 Jahre und jünger	11	1,0 %
	20 bis 29 Jahre	85	7,6 %
	30 bis 39 Jahre	132	11,7 %
	40 bis 49 Jahre	98	8,7 %
	50 bis 59 Jahre	159	14,1 %
	60 bis 69 Jahre	261	23,2 %
	70 bis 79 Jahre	227	20,2 %
	80 Jahre und älter	152	13,5 %
	Fehlende Werte	*32*	
Haushaltsgröße (n=1.112)	1-Personen-Haushalt	597	53,7 %
	2-Personen-Haushalt	369	33,2 %
	3 Personen-Haushalt	71	6,4 %
	4 Personen und mehr	75	6,8 %
	Fehlende Werte	*45*	
Staatsbürgerschaft (n=1.139)	Deutsche Staatsbürgerschaft	1.072	94,1 %
	Deutsche Staatsbürgerschaft mit ausländischen Wurzeln	25	2,2 %
	Andere Staatsbürgerschaft	42	3,7 %
	Fehlende Werte	*18*	
Berufliche Tätigkeit (n=1.146)	Voll erwerbstätig	297	24,8 %
	Teilzeitbeschäftigt	79	6,6 %
	Selbstständig	21	1,8 %
	In Ausbildung (z.B. Lehre, Praktikum, Schüler:in, Studium)	53	4,4 %
	Geringfügig erwerbstätig (z.B. Mini Job, Midi Job)	42	3,5 %
	Rentner:in	586	48,9 %
	Derzeit nicht erwerbstätig (z.B. Hausfrau/Hausmann, Arbeitslos, in Mutterschutz/Elternzeit)	85	7,1 %
	Sonstiges	36	3,0 %
	Fehlende Werte	*11*	
Nettoäquivalenzeinkommen des Haushalts (n=1.060)	Bis 500 Euro	102	9,6 %
	501 bis 750 Euro	141	13,3 %
	751 bis 1.250 Euro	341	32,2 %
	1.251 bis 1.750 Euro	269	25,4 %
	1.751 bis 2.250 Euro	151	14,2 %
	2.251 bis 2.750 Euro	35	3,3 %
	Über 2.750 Euro	21	2,0 %
	Fehlende Werte	*97*	

Tabelle 4: Übersicht Verteilung ausgewählter soziodemographischer Merkmale in der Stichprobe (Quelle: eigene Erhebung)

Es zeigt sich ein deutlicher Überhang an Frauen innerhalb der Stichprobe (63,8 %). Dieser erklärt sich auch durch die Altersverteilung innerhalb der Stichprobe. Der Mittelwert liegt mit 59 Jahren deutlich über dem in den Stadtteilen typischen Wert (Median: 63 Jahre; Standardabweichung: 18,4 Jahre). Schaut man sich darüber hinaus die geclusterte Altersverteilung an, wird deutlich, wie dominant die Altersgruppe der über 60-Jährigen (56,9 %) in der Befragung ist. Das spiegelt sich auch in der Abfrage der aktuell ausgeübten beruflichen Tätigkeit der Stichprobe. Mit 48,9 % sind Rentner:innen die am stärksten vertretene Gruppe.

Hinsichtlich der Haushaltsgröße zeigt sich, dass kleine Haushaltsgrößen mit einer (53,7 %) bzw. zwei im Haushalt lebenden Personen (33,2 %) die überwiegende Mehrheit in der Stichprobe stellen. Die Dominanz der Ein- bzw. Zwei-Personen-Haushalte liegt ebenfalls im hohen Anteil an älteren Befragten begründet. Familien mit Kindern hingegen sind im Sample unterrepräsentiert. Zudem ist festzuhalten, dass der Anteil von Personen mit Migrationshintergrund (5,9 %) ebenfalls unterdurchschnittlich zur Gesamtbewohnerschaft in den Stadtteilen ist.

Ein Blick auf die Verteilung des Nettoäquivalenzeinkommen der Haushalte bestätigt das Einkommensniveau aus der amtlichen Statistik.[4] Über die Hälfte der Befragten (55,1 %) haben weniger als 1.250 Euro (netto) im Monat zur Verfügung. Im Durchschnitt beträgt das Äquivalenzeinkommen 1.368 Euro (Median: 1.250 Euro; Standardabweichung: 616 Euro). Die Auswertung des Nettoäquivalenzeinkommens bestätigt damit auch die Auswahl der Untersuchungsgebiete, die der gezielten Ansprache einkommensschwacher Haushalte diente.

[4] Die Berechnung des Äquivalenzeinkommens erfolgte mittels der aktuellen Äquivalenzfaktoren der OECD.

4 Empirische Ergebnisse der quantitativen Befragung

4.1 Zugang zum Mobilitätssystem und Erfahrungen mit dem ÖPNV

Neben den zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen wird der Zugang zum Verkehrssystem auch von weiteren persönlichen Voraussetzungen wie der Frage nach körperlichen oder geistigen Einschränkungen, erworbenen Kompetenzen wie dem Führerscheinbesitz oder auch materiellen Verfügbarkeiten wie dem Pkw-Besitz geprägt.

Mobilitätsvoraussetzungen

In der Stichprobe geben 31,8 % der Befragten an mindestens eine gesundheitliche Einschränkung hinsichtlich ihrer Mobilität zu haben. Begründet liegt dieser hohe Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen in der demographischen Zusammensetzung der Stichprobe bzw. dem hohen Anteil an über 60-Jährigen. Am stärksten vertreten sind dabei gesundheitliche Einschränkungen, die in der Befragung nicht spezifiziert wurden (20,7 % der Fälle). Zudem hat jede:r achte Befragte eine Mobilitätseinschränkung durch eine Gehbehinderung (12,8 % der Fälle). Einschränkungen durch eine Sehbehinderung sind hingegen deutlich seltener (3,6 % der Fälle).

Darüber hinaus prägen erworbene Fähigkeiten und Kompetenzen unser Mobilitätsverhalten. Zu diesen Mobilitätsvoraussetzungen zählt beispielsweise der Besitz eines Führerscheins und die Fähigkeit Fahrradfahren zu können. Beides erhöht grundsätzlich die potenzielle Zahl an Mobilitätsoptionen, aus denen Menschen ihr persönliches Mobilitätsverhalten zusammensetzen können.

Im Rahmen der Befragung gaben 68,4 % der Studienteilnehmer:innen an einen Führerschein zu besitzen, knapp ein Drittel besitzt hingegen keinen Pkw-Führerschein. Im Vergleich zur Führerscheinbesitzquote in Deutschland (~82 %)[5] ist dieser Wert als unterdurchschnittlich zu bewerten. Auch hier liegt die Ursache in der demographischen Zusammensetzung der Stichprobe, insbesondere Frauen im höheren Alter verfügen deutlich seltener über einen Führerschein als Personen mittleren Alters.

Auch im Falle der Fähigkeit des Fahrradfahrens zeigt sich deutlich der Einfluss der demographischen Merkmale in der Stichprobe. Während 76,7 % der Befragten angeben grundsätzlich Fahrradfahren zu können, verfügen 22,3 % der befragten Personen nicht über die entsprechenden Kompetenzen.

Erfahrungen mit dem lokalen ÖPNV

Die Abfrage der bisher genutzten Ticketoptionen für den ÖPNV (Bus, Straßenbahn) im Erfurter Stadtgebiet (Abbildung 4) zeigt, dass die weit überwiegende Mehrheit der befragten Personen bereits vor Einführung des 9-Euro-Tickets Erfahrungen mit dem lokalen ÖPNV gemacht hat. In der Hälfte der Fälle nutzten die Befragten in der Vergangenheit[6] verschiedene Formen von Einzelfahrscheinen (auch Tageskarten und 4-Fahrten-Karte). Zudem wurden Monatskarten (ohne Zuschuss) in rund einem Fünftel der Fälle (21,7 %) genutzt und mit der Jahreskarte (17,2 % der Fälle) scheint ein weiteres Abo-Modell von Bedeutung zu sein. Das Sozialticket der Stadt Erfurt wurde in der Vergangenheit in 5,7 % der Fälle genutzt. Die Nutzer:innen des Sozialtickets sind

[5] Eigene Berechnung für das Jahr 2021 auf Grundlage von Erhebungsdaten bei über 14-Jährigen (vgl. Statista 2021).

[6] Ein konkreter Zeithorizont war dabei in der Fragestellung nicht angegeben.

zu 36,4 % in der Äquivalenzeinkommensklasse bis 500 Euro (netto) zu finden, zu weiteren 32,7% in der Gruppe bis 750 Euro (netto) und zu 27,3 % in der Gruppe bis 1250 Euro (netto).

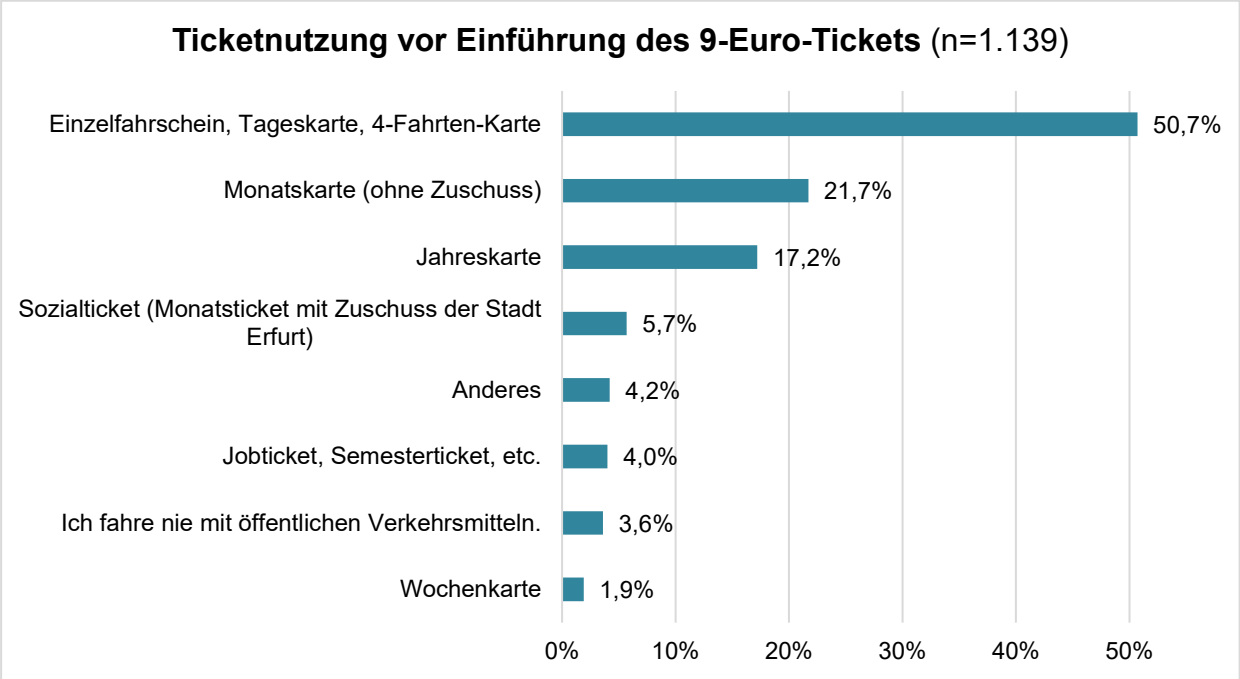

Abbildung 4: Ticketnutzung vor Einführung des 9-Euro-Tickets, Mehrfachantworten möglich; Fehlende Werte: 18 (Quelle: eigene Erhebung)

4.2 Mobilitätsverhalten nach Einführung des 9-Euro-Tickets

87,2 % der Befragten haben angegeben, dass sie in mindestens einem der drei möglichen Nutzungsmonate ein 9-Euro-Ticket gekauft haben. Davon haben 73,9 % das 9-Euro-Ticket in allen drei Monaten gekauft, 7,4 % haben es in zwei von drei Monaten gekauft und 5,9 % der Befragten in einem der drei Angebotsmonate. 12,8 % der Befragten haben sich gänzliche gegen den Kauf eines 9-Euro-Tickets entschieden. Während im Juni 77,7 % der Befragten ein 9-Euro-Ticket genutzt haben, stieg die Zahl der Nutzer:innen im Juli (82,5 % der Fälle) und im August (82,3 % der Fälle) noch einmal an. Hier kann zumindest ein Zusammenhang mit den allgemeinen Ferienzeiten vermutet werden.[7]

Gründe gegen den Kauf eines 9-Euro-Tickets

Von den Personen, die sich gegen den Kauf eines 9-Euro-Tickets entschieden haben, haben vier Personen (3,4 % der Fälle) angegeben, dass sie sich das Ticket trotz des günstigen Preises nicht leisten können. Weitere fünf Personen (4,3 % der Fälle) gaben an, dass sie nicht wissen, was das 9-Euro-Ticket ist. Die Mehrheit der Befragten ohne Ticket (48,7 % der Fälle) hat angegeben, dass sie kein Ticket für Bus und Bahn benötigen. Weitere 47 % der Fälle haben zudem „Sonstiges“ als Argument gegen den Kauf eines Tickets angegeben und im dazugehörigen freien Textfeld eine Begründung eingetragen. In diesem freien Textfeld wurde sich vielfach auf den eigenen Pkw bezogen und herausgestellt, dass dieser als deutlich komfortabler und zeitsparender angesehen wird. Weitere von den Befragten genannte Gründe sich gegen die Ticketnutzung zu entscheiden sind die geltende Maskenpflicht, die fehlende Mitnahmemöglichkeit für Hunde im

[7] In Thüringen waren im Jahr 2022 vom 18. Juli bis 27. August Schulferien.

Rahmen des Tickets sowie vorhandene körperliche Einschränkungen, welche eine Pkw-Nutzung notwendig machen.

Anlässe zur Nutzung des 9-Euro-Tickets

Da im Rahmen der Befragung Freizeitaktivitäten als Indikator für soziale Teilhabe genutzt wurden (vgl. Kap. 1), wurde bei der Frage, zu welchen Wegezwecken das Ticket eingesetzt wurde, der Schwerpunkt ebenfalls auf Aktivitäten in der Freizeit gelegt. Darüber hinaus wurden weitere Einsatzzwecke wie der Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte abgefragt. In der Auswertung ergibt sich ein sehr diverses Bild, welches Abbildung 5 zu entnehmen ist.

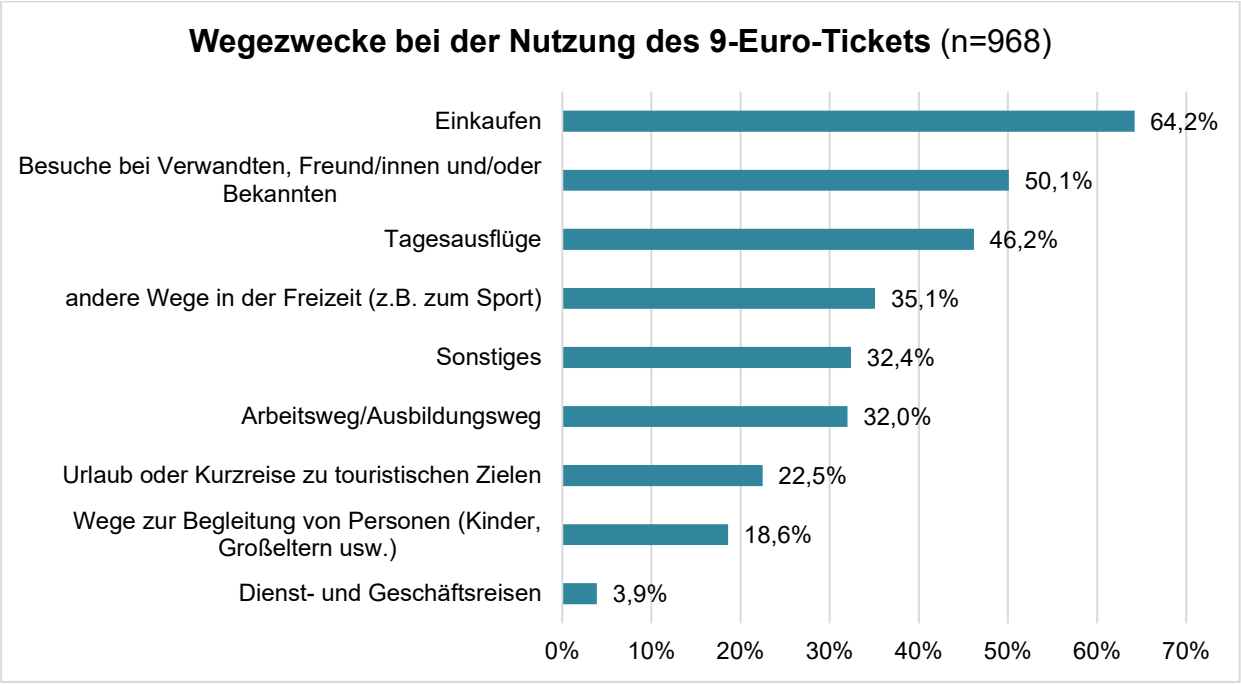

Abbildung 5: Wegezwecke bei der Nutzung des 9-Euro-Tickets, Mehrfachantworten möglich; Fehlende Werte: 24 (Quelle: eigene Erhebung)

Am häufigsten nutzten die Befragten das Ticket für Einkaufswege (64,2 %). Hierbei kann nicht unterschieden werden, ob es sich dabei um den Einkauf von Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel) oder um Konsumgüter (z.B. Kleidung) handelt bzw. wie hoch der Anteil an tatsächlichen Freizeitwegen im Sinne des sogenannten „Schaufensterbummels“ ist. Die Hälfte der Ticketbesitzer:innen (50,1 %) hat mit dem Ticket Verwandte, Freund:innen und/oder Bekannte besucht. Darüber hinaus wurde das Ticket im Freizeitkontext vor allem für Tagesausflüge (46,2 % der Fälle) und Urlaub bzw. Kurzreisen (22,5 %) genutzt. Auf andere Wege in der Freizeit (z.B. zum Sport) entfielen 35,1 % der Nutzungen. Rund ein Drittel der Ticketbesitzer:innen (32 %) nutzte den ÖPNV zudem für den Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte und 3,9 % auch im Kontext von Dienst- und Geschäftsreisen.

Veränderungen des Mobilitätsverhaltens

Mit Blick auf die Ergebnisse zeigt sich, dass die Einführung des 9-Euro-Tickets bei einem Teil der Befragten zu deutlichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten geführt hat (vgl. Abbildung 6).

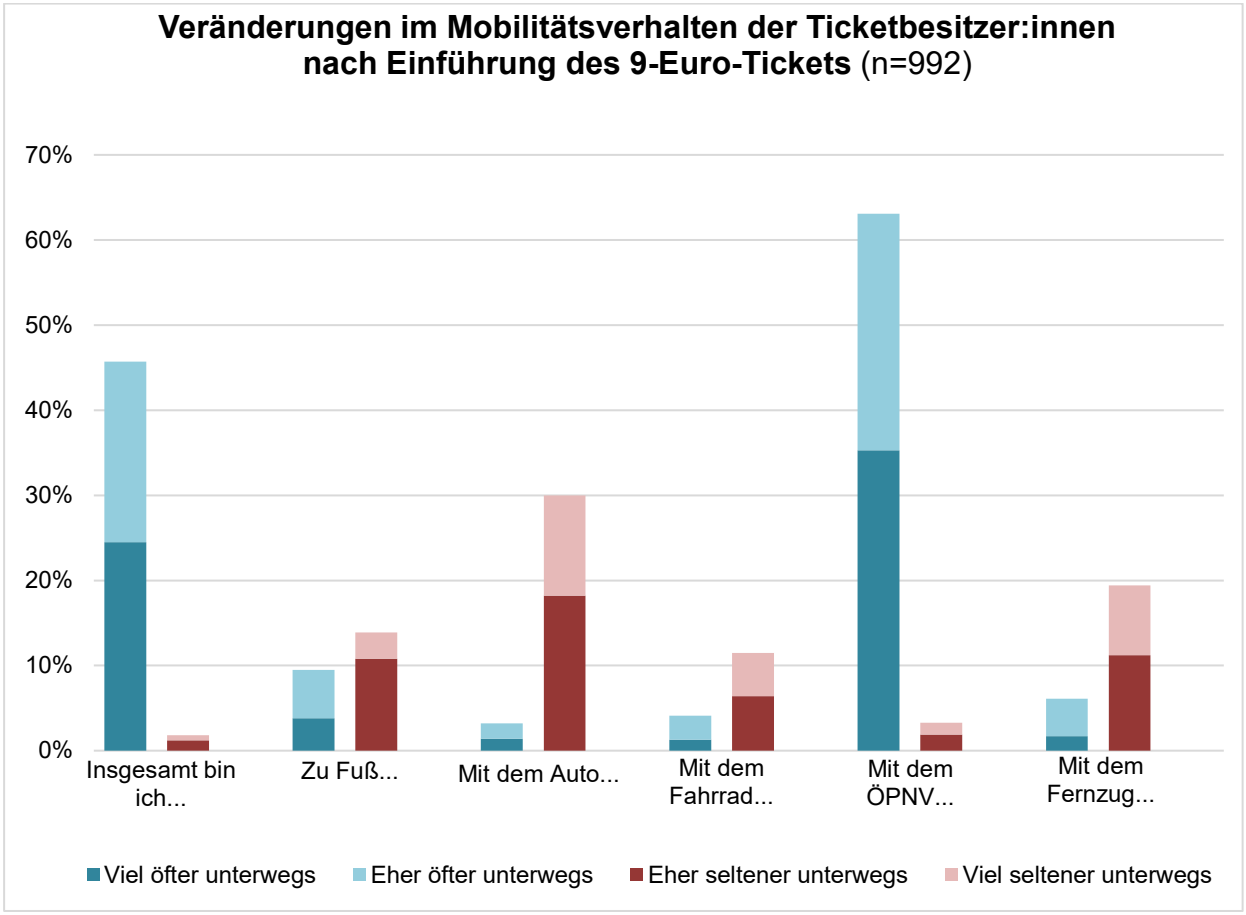

Abbildung 6: Veränderungen der Verkehrsmittelwahl nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Quelle: eigene Erhebung)

Insgesamt hat das 9-Euro-Ticket dazu geführt, dass eine Vielzahl der Ticketnutzer:innen – unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel – mehr Wege zurückgelegt haben und eher öfter (21,2 %) bzw. viel öfter (24,5 %) unterwegs waren.[8] Nutzt man außerhäusige Mobilität als Indikator für soziale Teilhabe, so zeigen sich hier erste Indizien für eine Verbesserung dieser (vgl. Tivig & Kasch 2015). Ein großer Teil der Nutzer:innen des 9-Euro-Tickets legt seit Einführung des Tickets mehr Wege zurück und es liegt die Vermutung nahe, dass hier Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden, die so vorher nicht erfüllt werden konnten (vgl. auch Abschnitt 4.3).

Deutliche Auswirkungen hat das Ticket insbesondere auf die Nutzung der Verkehrsmittel des ÖPNV. Während ein sehr kleiner Anteil der Ticketbesitzer:innen (3,3 %) angab den ÖPNV insgesamt eher seltener bzw. viel seltener genutzt zu haben und es bei 28 % der Befragten keine Veränderung in der Nutzungshäufigkeit gab, nutzten rund zwei Drittel der Ticketbesitzer:innen Bus und Bahn eher öfter (27,8 %) bzw. viel öfter (35,3 %). Hier zeigt sich also, dass ein günstiges Monatsticket deutliche Effekte auf die Nutzungshäufigkeit hat. Zugleich scheinen die Fahrten mit Bus und Bahn allerdings auch Fußwege substituiert zu haben: Jede:r zehnte Befragte (10,8 %)

[8] Aus methodischer Sicht muss hier angemerkt werden, dass die Ausfallquote innerhalb der Fragestellung sehr hoch war. Es kann vermutet werden, dass Verkehrsmittel, welche grundsätzlich nicht von den Befragten genutzt werden, von einem großen Teil der Befragten nicht bewertet wurden. Da dies aber nur eine Vermutung darstellt, haben sich die Autor:innen entschieden, die jeweilige Ausfallquote („Keine Antwort“) je Verkehrsmittel anzugeben, um in der Gesamtbetrachtung aller Verkehrsmittel die Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

gab an eher seltener zu Fuß unterwegs gewesen zu sein, 3,1 % der Befragten sogar viel seltener. Bei einem kleineren Teil der Nutzer:innen führte das Ticket aber auch zu mehr Fußwegen (9,5 %). Auch auf Wege, die sonst mit dem Rad zurückgelegt werden, hat das Ticket Auswirkungen: 11,5 % der Ticketbesitzer:innen geben an das Rad insgesamt seltener genutzt zu haben als vor Einführung des Angebotes. Ein gegenteiliger Effekt ist nur bei einem deutlich kleineren Teil der Befragten zu sehen: 4,1 % der Befragten haben die Einführung des 9-Euro-Tickets zum Anlass genommen das Fahrrad insgesamt häufiger zu nutzen. Eindeutiger ist der (temporäre) Bedeutungsverlust des Pkw für die individuelle Mobilität der Ticketnutzer:innen. Während 3,2 % der Befragten das Auto häufiger als Fortbewegungsmittel nutzten, gaben 18,2 % der Ticketbesitzer:innen an es eher seltener zu nutzen. Weitere 11,8 % der Befragten nutzten den Pkw sogar viel seltener als vor der Einführung des 9-Euro-Tickets. In Summe kann damit also von einer deutlichen Einsparung von Pkw-Fahrten ausgegangen werden. Hinsichtlich der Nutzung von Fernzügen, die nicht im Angebot des 9-Euro-Tickets inkludiert waren, zeigt sich, dass diese von etwa einem Fünftel der Befragten eher seltener (11,2 %) bzw. viel seltener (8,2 %) als vor Einführung des Tickets genutzt wurden. 6,1 % der Befragten hingegen gaben an häufiger Fernzüge genutzt zu haben.[9] Tabelle 5 schlüsselt die Ergebnisse noch einmal detailliert auf.

	Viel öfter unterwegs	**Eher öfter unterwegs**	**Gleich oft unterwegs**	**Eher seltener unterwegs**	**Viel seltener unterwegs**	**Kann ich nicht sagen**	**Nie unterwegs**	**Keine Antwort**
Insgesamt bin ich...	24,5%	21,2%	33,5%	1,2%	0,6%	1,4%	0,2%	17,4%
Zu Fuß…	3,8%	5,7%	48,4%	10,8%	3,1%	1,4%	1,9%	24,8%
Mit dem Auto…	1,4%	1,8%	20,2%	18,2%	11,8%	1,9%	18,1%	26,5%
Mit dem Fahrrad…	1,3%	2,8%	19,7%	6,4%	5,1%	2,2%	31,9%	30,6%
Mit dem ÖPNV…	35,3%	27,8%	28,0%	1,9%	1,4%	0,4%	0,2%	4,9%
Mit Fernzug/ICE…	1,7%	4,4%	15,6%	11,2%	8,2%	5,6%	30,3%	22,9%

Tabelle 5: Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Quelle: Eigene Erhebung)

Darüber hinaus wurde im Rahmen einer weiteren Frage die Verkehrsmittelwahl zum Zeitpunkt der Befragung erfasst. Hier zeigt sich, dass 45,5 % der Befragten nahezu täglich den ÖPNV nutzt, weitere 28,4 % nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel an ein bis drei Tagen pro Woche (vgl. Abbildung 7). Hier bestätigt sich die große Bedeutung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln für die individuelle Verkehrsmittelwahl der Befragten.

[9] Hinsicht der Methodik muss hier kritisch darauf hingewiesen werden, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass einzelne Befragte den Begriff „Fernzug“ trotz des Zusatzes „ICE“ falsch gedeutet haben und auch Regionalzüge, welche z.T. sehr große Distanzen zurücklegen als „Fernzug“ interpretiert haben.

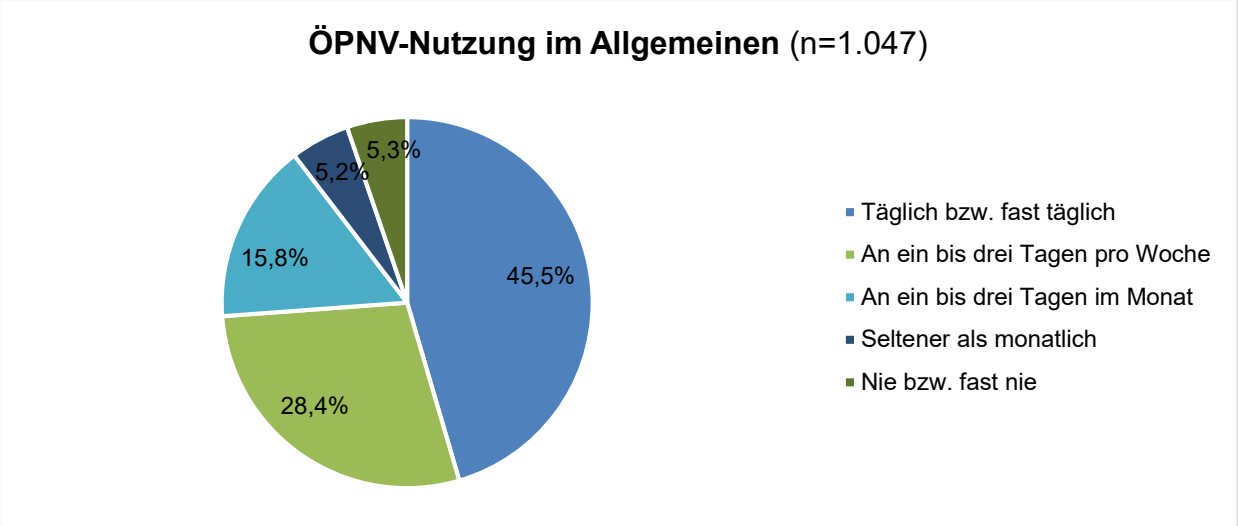

Abbildung 7: ÖPNV-Nutzung zum Befragungszeitpunkt; Fehlende Werte: 110 (Quelle: eigene Erhebung)

Mit Blick auf die dieser Studie zugrundeliegende Forschungsfrage lohnt ein Blick auf die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der besonders einkommensschwachen Personen im Sample. Tabelle 6 zeigt die Entwicklung der ÖPNV-Nutzung sowie der Gesamtmobilität aufgeschlüsselt nach Einkommensgruppen. Hinsichtlich der jeweiligen Quote an Personen, die insgesamt öfter unterwegs sind bzw. öfter den ÖPNV nutzen, seitdem das 9-Euro-Ticket eingeführt wurde, zeigt sich, dass je geringer das Äquivalenzeinkommen ist, desto höher der Mobilitätsgewinn durch das Ticket ist. Beide Korrelationen sind auf einem 0,01 Niveau signifikant (Gesamtmobilität: ρ= -0,210; ÖPNV: ρ= -0,126). Hier zeigt sich also, dass die positiven Effekte auf den Zugang zu Mobilität vorrangig in den unteren Einkommensschichten wirken.

		Äquivalenzeinkommen				
		Bis 500 Euro	Bis 750 Euro	Bis 1.250 Euro	Bis 1.750 Euro	Über 1.750 Euro
Veränderung im Mobilitätsverhalten	**Insgesamt bin ich…**					
	Viel seltener unterwegs	5,6 %	0,0 %	0,4 %	0,6 %	0,0 %
	Eher seltener unterwegs	2,8 %	1,0 %	1,2 %	1,7 %	1,9 %
	Gleich oft unterwegs	20,8 %	29,2 %	39,2 %	41,8 %	56,3 %
	Eher öfter unterwegs	23,6 %	30,2 %	23,9 %	28,6 %	24,1 %
	Viel öfter unterwegs	43,1 %	37,5 %	35,0 %	26,4 %	14,6 %
	Kann ich nicht sagen/nie unterwegs	4,2 %	2,1 %	0,4 %	1,1 %	3,2 %
	Anzahl auswertbare Fälle (n)	*72*	*96*	*260*	*182*	*158*
	Mit dem ÖPNV…					
	Viel seltener unterwegs	5,6 %	3,4 %	0,4 %	0,9 %	0,6 %
	Eher seltener unterwegs	2,3 %	0,0 %	2,1 %	2,3 %	2,4 %
	Gleich oft unterwegs	23,6 %	27,7 %	27,7 %	29,3 %	36,3 %
	Eher öfter unterwegs	16,9 %	22,7 %	28,7 %	35,4 %	33,9 %
	Viel öfter unterwegs	49,4 %	45,4 %	40,8 %	31,6 %	26,2 %
	Kann ich nicht sagen/nie unterwegs	2,3 %	0,8 %	0,4 %	0,5 %	0,6 %
	Anzahl auswertbare Fälle (n)	*89*	*119*	*282*	*215*	*168*

Tabelle 6: Kreuztabelle der Äquivalenzeinkommensklassen und der Veränderungen im Mobilitätsverhalten (Quelle: eigene Erhebung)

4.3 Soziale Teilhabe nach Einführung des 9-Euro-Tickets

Neben außerhäusiger Mobilität gilt eine aktive Freizeitgestaltung als wesentlicher Indikator für soziale Teilhabe (vgl. Engstler et al. 2004). Diesem Verständnis folgend, wurde im Rahmen der Studie eine Reihe von möglichen Freizeitaktivitäten abgefragt, deren Ausübung mit außerhäusigen Wegen verknüpft ist. Dem zugrunde liegt die These, dass mögliche finanzielle Kosten für das Zurücklegen von Wegen zu Freizeitaktivitäten eine wesentliche Barriere für die Gruppe der Einkommensschwachen darstellen kann, selbst wenn die eigentliche Aktivität mit keinen bzw. nur sehr geringen Kosten verbunden ist. In der Folge ist anzunehmen, dass die Einführung des 9-Euro-Tickets diese potenzielle Hürde wesentlich abgebaut haben könnte. Das lässt – zumindest hypothetisch – vermuten, dass Ticketbesitzer:innen durch den grundsätzlich guten Zugang zum ÖPNV im Befragungsgebiet mehr (kostenfreien bzw. kostengünstigen) Freizeitaktivitäten nachgehen konnten.

Wunsch nach mehr Freizeitaktivitäten

Um die Ausgangssituation besser einschätzen zu können, wurde im Rahmen der Studie erfasst, ob sich die Befragten mehr Freizeitaktivitäten wünschen und was ggf. Hindernisse sind diesem Wunsch zu folgen (vgl. Abbildung 8). Nur in 9,6 % der Fälle äußerten die Befragten nicht den Wunsch nach mehr Aktivitäten in der Freizeit. In der überwiegenden Mehrheit der Fälle sind es finanzielle Gründe, die die Befragten an der Ausübung der Freizeitaktivitäten hindern. Für 35 % der Befragten sind zu hohe Fahrtkosten ein zentraler Hinderungsgrund. Zudem geben 34,6 % zu hohe Eintrittspreise als Hindernis an. Neben finanziellen Hindernissen spielen gesundheitliche Einschränkungen (24,8 %) eine wichtige Rolle (siehe auch Abschnitt Mobilitätsvoraussetzungen). Rund ein Fünftel der Befragten (21,2 %) hindern zeitliche Restriktionen an der Ausübung von mehr Freizeitaktivitäten. Zuletzt spielen Motive wie zu weite Distanzen (14,5 %) und mangelnde soziale Kontakte (13 %) eine Rolle.

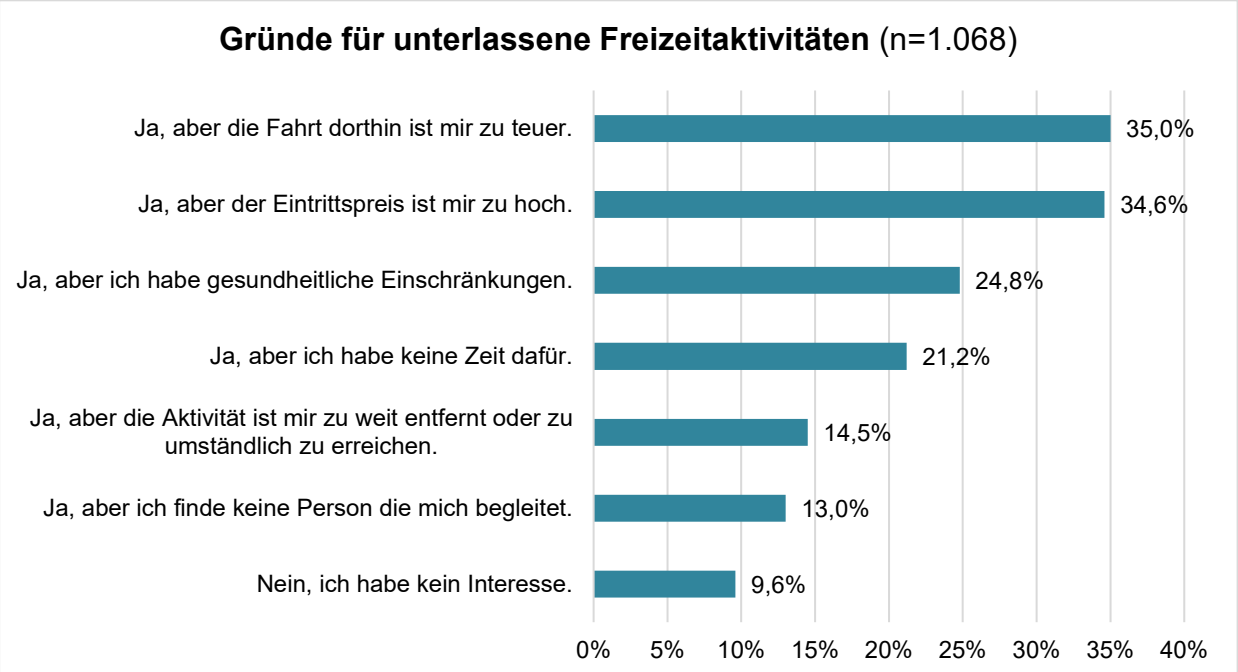

Abbildung 8: Antworten auf die Frage, ob sich die Befragten mehr Freizeitaktivitäten wünschen; Fehlende Werte: 89 (Quelle: eigene Erhebung)

Die Aktivitäten „Ausflug in die Stadt“ und „Besuch von/bei Bekannten etc.“ – also Tätigkeiten, die nicht zwingend mit weiteren finanziellen Kosten verbunden sind – zeigen die deutlichsten Veränderungen in der Stichprobe. So gibt etwa jede:r vierte Befragte an, öfter als vor Einführung des Tickets Ausflüge in die Stadt zu unternehmen. Das entspricht 23,2 % der Befragten, die eher öfter und 16,7 % der Befragten, die viel öfter mit dem 9-Euro-Ticket Fahrten in die Innenstadt unternommen haben. Soziale Kontakte in Form von Besuchen von bzw. bei Freund:innen, Bekannten oder Verwandten hat mehr als jeder Dritte öfter gepflegt. So haben 18,6 % eher öfter und 16 % viel öfter andere Personen besucht bzw. Besuch empfangen. Die Aktivitäten „Ausgehen“ und „Tagesausflüge bzw. Reisen“ weisen ebenfalls deutliche Veränderungen auf. So sagen 15,9 % der Befragten, dass sie eher öfter mit Freund:innen bzw. Bekannten ausgegangen sind, weitere 7,6 % geben sogar an viel öfter ausgegangen zu sein als vor Einführung des 9-Euro-Tickets. Hinsichtlich der Tagesausflüge bzw. Reisen ergibt sich ein ähnliches Bild – 14,1 % der Ticketnutzer:innen haben eher öfter Ausflüge bzw. Reisen unternommen, weitere 8,7 % sogar viel öfter.

Freizeitverhalten nach Einführung des 9-Euro-Tickets

Abbildung 9 zeigt die Veränderungen in der Häufigkeit der ausgeübten Freizeitaktivitäten der Befragten.[10]

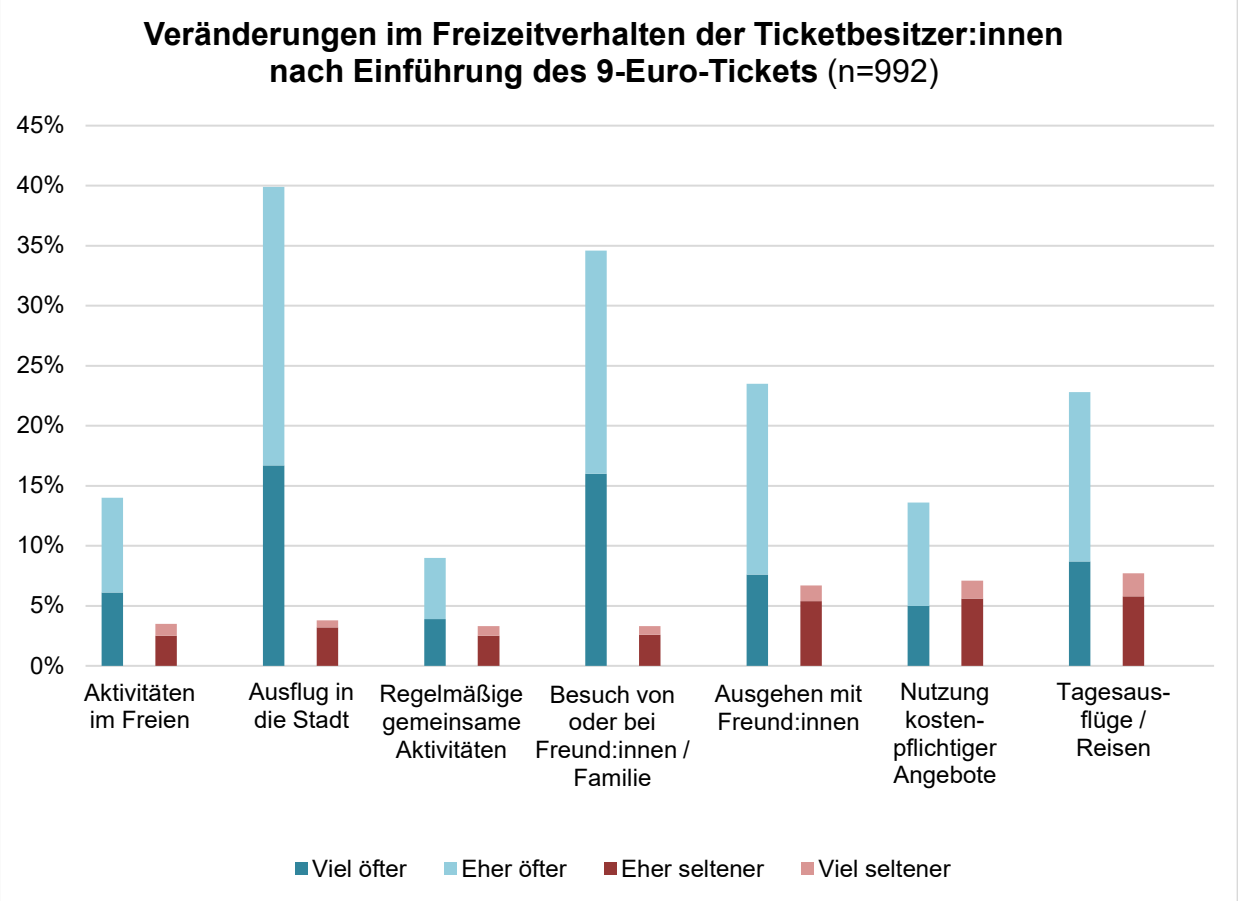

Abbildung 9: Veränderungen im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (eigene Erhebung)

[10] Analog zur Abfrage der Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl war die Ausfallquote bei dieser Fragestellung sehr hoch. Es kann auch hier nur vermutet werden, dass Personen, die die Aktivität nie bzw. fast nie ausführen, die Frage häufig nicht beantwortet haben. Die Autor*innen der Studie entschieden sich auch hier dafür die Ausfallquoten transparent aufzuführen.

Tabelle 7 zeigt die abgefragten Veränderungen noch einmal in detaillierter Form auf.

	Viel öfter	**Eher öfter**	**Gleich oft**	**Eher seltener**	**Viel seltener**	**Kann ich nicht sagen**	**Mache ich nie**	**Keine Antwort**
Aktivitäten im Freien (z.B. Joggen, Spielplatz)	6,1%	7,9%	36,8%	2,5%	1,0%	4,2%	15,4%	26,0%
Ausflug in die Stadt (z.B. Shoppen, Bummeln)	16,7%	23,2%	36,7%	3,2%	0,6%	2,0%	2,7%	14,8%
Regelmäßige gemeinsame Aktivitäten (z.B. Verein, organisierte Treffs, Ehrenamt)	3,9%	5,1%	29,7%	2,5%	0,8%	5,9%	25,5%	26,4%
Besuch von oder bei Freund/innen, Familie oder Bekannten	16,0%	18,6%	39,5%	2,6%	0,7%	3,5%	3,2%	15,7%
Ausgehen mit Freunden oder Bekannten (z.B. Gaststätten, Kneipe, Kino, Konzert)	7,6%	15,9%	38,5%	5,4%	1,3%	3,9%	7,6%	19,8%
Nutzung kostenpflichtiger Freizeitangebote (z.B. Schwimmbad, Fitnessstudio, Kletterhalle)	5,0%	8,6%	30,0%	5,6%	1,5%	4,7%	20,9%	23,6%
Tagesausflüge oder Reisen mit Übernachtung	8,7%	14,1%	23,2%	5,8%	1,9%	6,3%	17,3%	22,7%

Tabelle 7: Veränderungen im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (Quelle: eigene Erhebung)

Hinsichtlich der dieser Studie zugrundeliegenden Forschungsfrage lohnt ein Blick auf die Entwicklung von Freizeitaktivitäten der besonders einkommensschwachen Personen im Sample. Tabelle 8 zeigt die Entwicklung von zwei ausgewählten Freizeitaktivitäten aufgeschlüsselt nach Einkommensgruppen.

		Äquivalenzeinkommen				
		Bis 500 Euro	Bis 750 Euro	Bis 1.250 Euro	Bis 1.750 Euro	Über 1.750 Euro
Freizeitaktivität	**Ausflug in die Stadt**					
	Viel seltener	2,7 %	0 %	0,4 %	0,9 %	0,6 %
	Eher seltener	5,4 %	6,1 %	3,1 %	3,9 %	3,2 %
	Gleich oft	35,1 %	35,7 %	41,5 %	46,6 %	52,9 %
	Eher öfter	20,3 %	24,5 %	26,9 %	29,4 %	29,3 %
	Viel öfter	33,8 %	28,6 %	22,3 %	14,7 %	8,9 %
	Kann ich nicht sagen/ mache ich nie	2,7 %	5,1 %	5,8 %	5,0 %	5,1 %
	Anzahl auswertbare Fälle (n)	*74*	*98*	*260*	*204*	*157*
	Besuch von oder bei Freund:innen, Familie und/oder Bekannten					
	Viel seltener	3,9 %	2,0 %	0,8 %	0,0 %	0,0 %
	Eher seltener	2,6 %	2,0 %	3,1 %	2,6 %	4,5 %
	Gleich oft	32,5 %	39,0 %	41,9 %	49,2 %	66,5 %
	Eher öfter	18,2 %	19,0 %	24,6 %	28,0 %	16,1 %
	Viel öfter	36,4 %	29,0 %	23,5 %	10,9 %	5,8 %
	Kann ich nicht sagen/ mache ich nie	6,5 %	9,0 %	6,1 %	9,3 %	7,1 %
	Anzahl auswertbare Fälle (n)	*77*	*100*	*260*	*193*	*155*

Tabelle 8: Kreuztabelle der Äquivalenzeinkommensklassen und ihrer Veränderungen bei ausgewählten Freizeitaktivitäten (Quelle: eigene Erhebung)

Hinsichtlich der jeweiligen Quote an Personen, die die Freizeitaktivitäten seit Einführung des 9-Euro-Tickets mindestens eher öfter durchgeführt haben, zeigt sich, dass diese mit sinkendem Äquivalenzeinkommen deutlich steigt. Beide Korrelationen sind auf einem 0,01 Niveau signifikant (Ausflug in die Stadt: ρ= -0,147; Besuch bei Freund:innen, Familie oder Bekannte: ρ= -0,221).

Das spricht einerseits für die These, dass durch den verbesserten Zugang zu Mobilität Bedürfnisse befriedigt werden, die vorher aufgrund zu hoher Fahrtkosten nicht bestätigt werden konnten. Andererseits scheint es die These zu untermauern, dass das 9-Euro-Ticket insbesondere die soziale Teilhabe von Personen mit niedrigen Einkommen verbessert.[11]

[11] An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass das 9-Euro-Ticket ohne Frage neuen Verkehr induziert hat. Wenngleich dies aus klimapolitischer Perspektive kritisch gesehen werden kann, sollte hier abgewogen werden, ob der sozialpolitische Nutzen nicht höher wiegt, wenn es gelingt durch das 9-Euro-Ticket die soziale Teilhabe der unteren Einkommensschichten wesentlich zu verbessern.

4.4 Einstellungen zum 9-Euro-Ticket und dessen zukünftiger Entwicklung

Auch wenn eine unmittelbare Fortführung des 9-Euro-Tickets nach September 2022 seitens des Bundes bzw. der Länder nicht erfolgte, so wird nach wie vor intensiv darüber diskutiert, wie Folgeangebote gestaltet werden können und welche Ticketmodelle möglich wären. Insbesondere die Frage nach der Zahlungsbereitschaft der Nutzer:innen wird intensiv diskutiert. Auf Basis der Befragungsergebnisse kann festgehalten werden, dass der Wunsch nach einem Folgeangebot sehr groß ist. Vieles deutet darauf hin, dass das Ticket insgesamt vor allem positiv wahrgenommen wird.

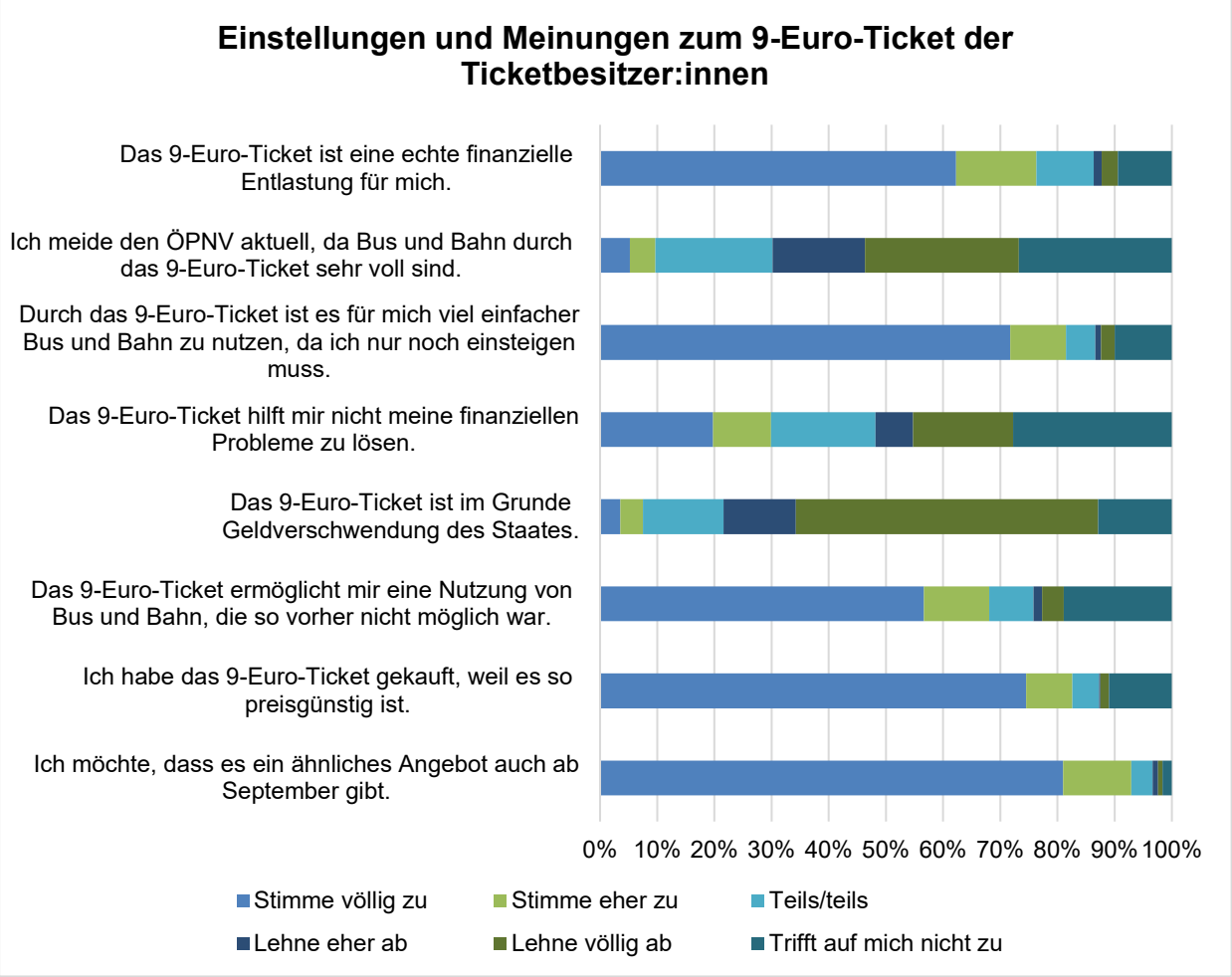

Abbildung 10: Einstellungen und Meinungen zum 9-Euro-Ticket der Ticketbesitzer:innen (Quelle: eigene Erhebung)

Wunsch nach Fortführung des Angebotes

Abbildung 10 bzw. Tabelle 9 geben einen Überblick über die im Kontext der Studie abgefragten Meinungen und Thesen zum 9-Euro-Ticket. Es zeigt sich, dass die weit überwiegende Mehrheit der befragten Ticketbesitzer:innen, sich eine Fortführung des kostengünstigen Angebotes wünscht. Während nur 1,8 % der Ticketbesitzer:innen die Aussage „Ich möchte, dass es ein ähnliches Angebot auch ab September gibt.“ eher bzw. völlig ablehnen und 3,7 % noch unentschieden sind, stimmen 11,9 % der befragten Ticketnutzer:innen eher zu und weitere 81,0 % stimmen völlig zu. Dieser deutliche Wunsch nach einer Fortführung des Angebotes wird auch durch die Ergebnisse der qualitativen Auswertung der Kommentare im Fragebogen bestätigt (vgl. Kapitel 5).

	Ich möchte, dass es ein ähnliches Angebot auch ab September gibt. (n=916)	Ich habe das 9-Euro-Ticket gekauft, weil es so preisgünstig ist. (n=863)	Das 9-Euro-Ticket ermöglicht mir eine Nutzung von Bus und Bahn, die so vorher nicht möglich war. (n=851)	Das 9-Euro-Ticket ist im Grunde Geldverschwendung des Staates. (n=736)	Das 9-Euro-Ticket hilft mir nicht meine finanziellen Probleme zu lösen. (n=760)	Durch das 9-Euro-Ticket ist es für mich viel einfacher Bus und Bahn zu nutzen, da ich nur noch einsteigen muss.	Ich meide den ÖPNV aktuell, da Bus und Bahn durch das 9-Euro-Ticket sehr voll sind. (n=766)	Das 9-Euro-Ticket ist eine echte finanzielle Entlastung für mich. (n=920)
Stimme völlig zu	81,0 %	74,5 %	56,6 %	3,5 %	19,7 %	71,7 %	5,2 %	62,3 %
Stimme eher zu	11,9 %	8,1 %	11,4 %	3,9 %	10,1 %	9,8 %	4,4 %	14,0 %
Teils/teils	3,7 %	4,6 %	7,8 %	14,1 %	18,3 %	5,1 %	20,5 %	10,0 %
Lehne eher ab	1,0 %	0,2 %	1,5 %	12,6 %	6,6 %	1,0 %	16,2 %	1,4 %
Lehne völlig ab	0,8 %	1,5 %	3,8 %	52,9 %	17,5 %	2,4 %	26,9 %	2,8 %
Trifft auf mich nicht zu	1,6 %	11,0 %	18,9 %	12,9 %	27,8 %	10,0 %	26,8 %	9,5 %
Fehlende Werte	*76*	*129*	*141*	*256*	*232*	*112*	*226*	*72*

Tabelle 9: Einstellungen und Meinungen zum 9-Euro-Ticket der Ticketbesitzer:innen (Quelle: eigene Erhebung)

Abbildung 11 zeigt, dass der Wunsch nach einem Nachfolgeangebot bei den Befragten, die kein 9-Euro-Ticket erworben haben, deutlich geringer ist. Etwa ein Drittel (35,1 %) der befragten Studienteilnehmer:innen ohne Ticket sprechen sich für eine Fortführung des Angebotes in ähnlicher Form aus. Während 6,0 % der Menschen ohne eigenes 9-Euro-Ticket noch unentschieden sind, lehnen die Fortführung des Angebotes 18 % ab. Es kann vermutet werden, dass der sehr hohe Anteil an Befragten ohne Ticket, die sagen „Trifft auf mich nicht zu“ (41 %) zugleich die Personen sind, die den ÖPNV wirklich grundsätzlich als Verkehrsmittel im Alltag ablehnen.

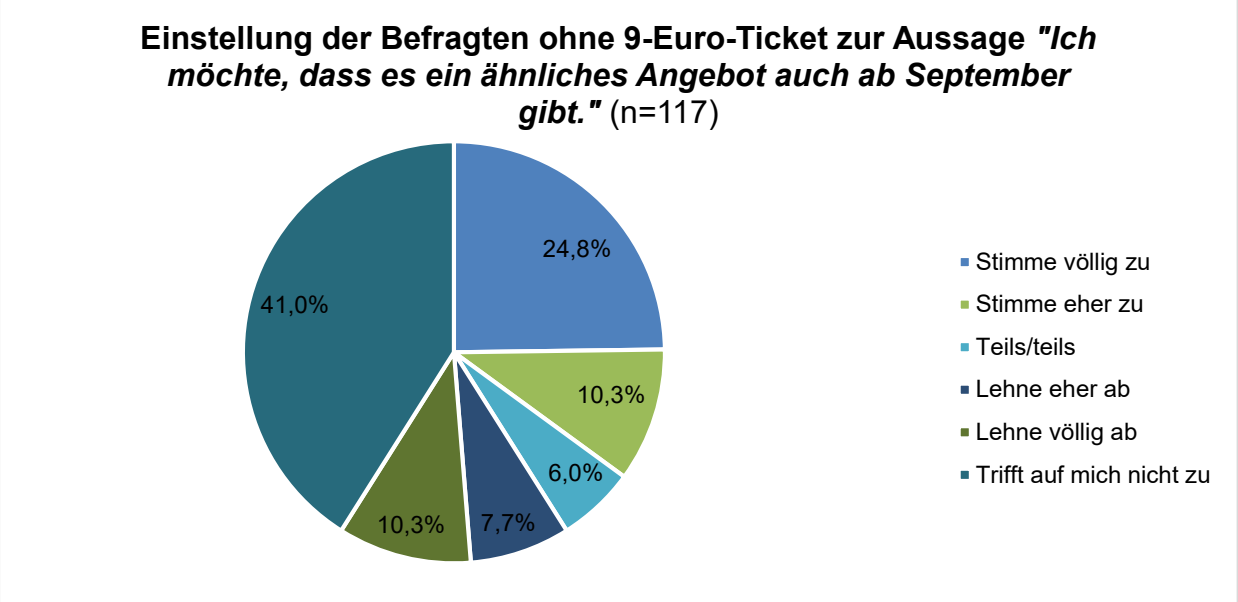

Abbildung 11: Einstellung der Befragten ohne 9-Euro-Ticket zur Fortsetzung des Angebotes; Fehlende Werte: 28 (Quelle: eigene Erhebung)

Zudem scheint das Ticket mehrheitlich als sinnvolle Maßnahme der Bundesregierung wahrgenommen zu werden. Die Aussage „Das 9-Euro-Ticket ist im Grunde Geldverschwendung des Staates.“ trifft bei den befragten Ticketbesitzer:innen vorrangig auf Ablehnung (vgl. Abbildung 12).

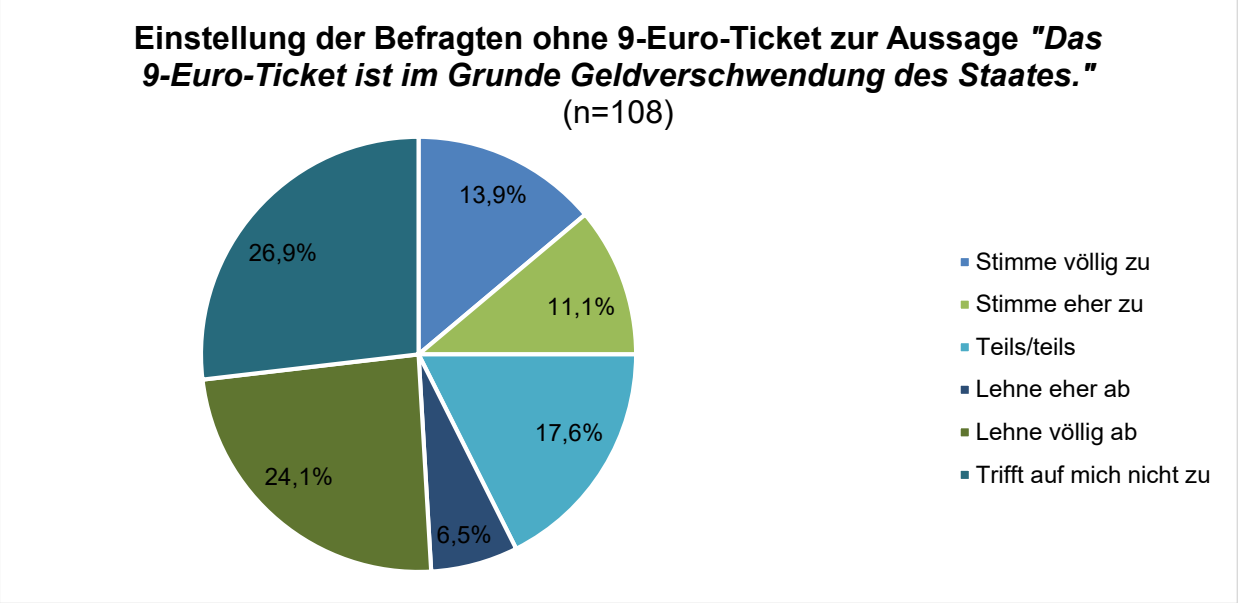

Abbildung 12: Einstellung der Befragten ohne 9-Euro-Ticket zur Frage, ob das Angebot staatliche Geldverschwendung ist; Fehlende Werte: 37 (Quelle: eigene Erhebung)

Während 7,4 % der Aussage eher bzw. völlig zustimmen, lehnen 12,6 % diese Aussage eher ab und weitere 52,9 % lehnen sie völlig ab. Bei den Befragten, die kein 9-Euro-Ticket erworben haben, trifft die Aussage einem Viertel (13,9 % Stimme völlig zu, 11,1 % stimme eher zu) auf Zustimmung, während 30,6 % der Befragten ohne Ticket die Aussage eher bzw. völlig ablehnen.

Das 9-Euro-Ticket als finanzielle Entlastung

Mit Blick auf die Forschungsfrage und die Untersuchungsgruppe stellte sich die Frage, ob das 9-Euro-Ticket tatsächlich eine finanzielle Entlastung für die Haushalte bot. Im Rahmen der Befragung wurden zu diesem Zweck mehrere Aussagen abgefragt, welche sich mit den finanziellen Aspekten des Tickets beschäftigen. So zeigt sich, dass mehr als Dreiviertel der befragten Ticketbesitzer:innen (14,0 % „Stimme eher zu"; 62,3 % „Stimme völlig zu") der Aussage „Das 9-Euro-Ticket ist eine echte finanzielle Entlastung für mich" zustimmen. Zugleich aber muss festgehalten werden, dass die Aussage „Das 9-Euro-Ticket hilft mir nicht meine finanziellen Probleme zu lösen" deutlich diverser gesehen wird. Während 24,1 % diese Aussage ablehnen und bei dieser Gruppe von positiven finanziellen Effekten auszugehen ist, sind 29,8 % der Befragten trotz Einführung des 9-Euro-Tickets mit finanziellen Problemen konfrontiert.

Verbesserter Zugang zu Mobilität

Auch die Aussage „Ich habe das 9-Euro-Ticket gekauft, weil es so preisgünstig ist." beschäftigt sich mit den finanziellen Aspekten des Tickets, zugleich aber ist die Zustimmung zu dieser Aussage auch ein Indiz für einen insgesamt verbesserten Zugang zum Mobilitätssystem. Während nur 1,7 % der befragten Ticketbesitzer:innen die Aussage ablehnen, stimmen 8,1 % der Befragten eher zu und 74,5 % völlig zu. Hier bestätigt sich die enorme Attraktivität des Tickets aufgrund des niedrigen Preises. Mit 11,0 % der befragten Ticketbesitzer:innen wählte ein relativ hoher Anteil an Personen die Antwortoption „Trifft auf mich nicht zu". Mit Blick auf die umfassenden Erfahrungen mit Abomodellen wie Monats- oder Jahreskarten ist davon auszugehen, dass ein entsprechender Anteil von Befragten das 9-Euro-Ticket über ihr bereits bestehendes ÖPNV-Abo nutzen und sich demnach nicht bewusst für den Kauf entschieden haben. Darauf deutet auch ein Anteil von 18,9 % Personen, die die Aussage „Das 9-Euro-Ticket ermöglicht mir eine Nutzung von Bus und Bahn, die so vorher nicht möglich war." für sich als nicht zutreffend bewerten. Darüber hinaus stimmen aber 11,4 % der befragten Ticketbesitzer:innen der Aussage eher zu und weitere 56,6 % stimmen völlig zu. Hier spiegelt sich das geringe Einkommensniveau der Stichprobe und es zeigt sich ein klares Indiz dafür, dass das 9-Euro-Ticket den Zugang zum Mobilitätssystem verbessert und Menschen zum Teil eine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht hat, die bis dato mit großen finanziellen Barrieren verbunden war.

Neben den skizzierten finanziellen Hindernissen bei der Nutzung des ÖPNV können auch der vorab notwendige Erwerb eines gültigen Tickets (als technischer Akt) und die damit verbundene notwendige Einholung von Informationen zu Tarifen und Ticketoptionen eine Hürde für die ÖV-Nutzung sein. Es kann vermutet werden, dass die Einführung des 9-Euro-Tickets diese Barriere deutlich gesenkt hat. Dafür spricht, dass die überwiegende Mehrheit der Ticketnutzer:innen (9,8 % „Stimme eher zu"; 71,7 % „Stimme völlig zu") der Aussage zustimmen „Durch das 9-Euro-Ticket ist es für mich viel einfacher Bus und Bahn zu nutzen, da ich nur noch einsteigen muss.". Hier zeigt sich, wie bedeutsam auch leicht verständliche Abomodelle für den ÖPNV sein können.

Während im öffentlichen Diskurs vielfach diskutiert wurde, dass die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich voller bzw. überfüllt waren, während das 9-Euro-Ticket angeboten wurde, und sich hier die Frage stellte, ob dieser Umstand – auch vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie – eine mögliche Barriere hinsichtlich der Nutzung des ÖPNV sei, zeigt sich, dass das nur für wenige Befragte im Sample ein Hindernis darstellte. Insgesamt stimmten 9,6 % der Studienteilnehmer:innen mit 9-Euro-Ticket der Aussage „Ich meide den ÖPNV aktuell, da Bus und Bahn durch das 9-Euro-Ticket sehr voll sind." zu. Weit mehr Ticketbesitzer:innen (43,1%) lehnte die Aussage hingegen ab.

Zahlungsbereitschaft für ein Nachfolgeticket

In der Diskussion um ein Nachfolgeticket fokussiert sich die Debatte auch auf den künftigen Preis eines solchen Angebotes. Vor diesem Hintergrund wurde die Zahlungsbereitschaft für ein Nachfolgeangebot im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ebenfalls erfragt.[12] Hier zeigt sich insgesamt eine große Bandbreite an Antworten. Im Durchschnitt sind die Befragten, darunter sowohl Ticketbesitzer:innen als auch Personen, die das Ticket nicht genutzt haben, bereit 25,62 Euro für ein Nachfolgeticket, welches ähnliche Nutzungsmöglichkeiten bietet wie das bisherige 9-Euro-Ticket, zu zahlen (Median: 25 Euro; Standardabweichung: 13,31 Euro). Abbildung 13 zeigt die Häufigkeitsverteilung der genannten Beträge in Klassen.

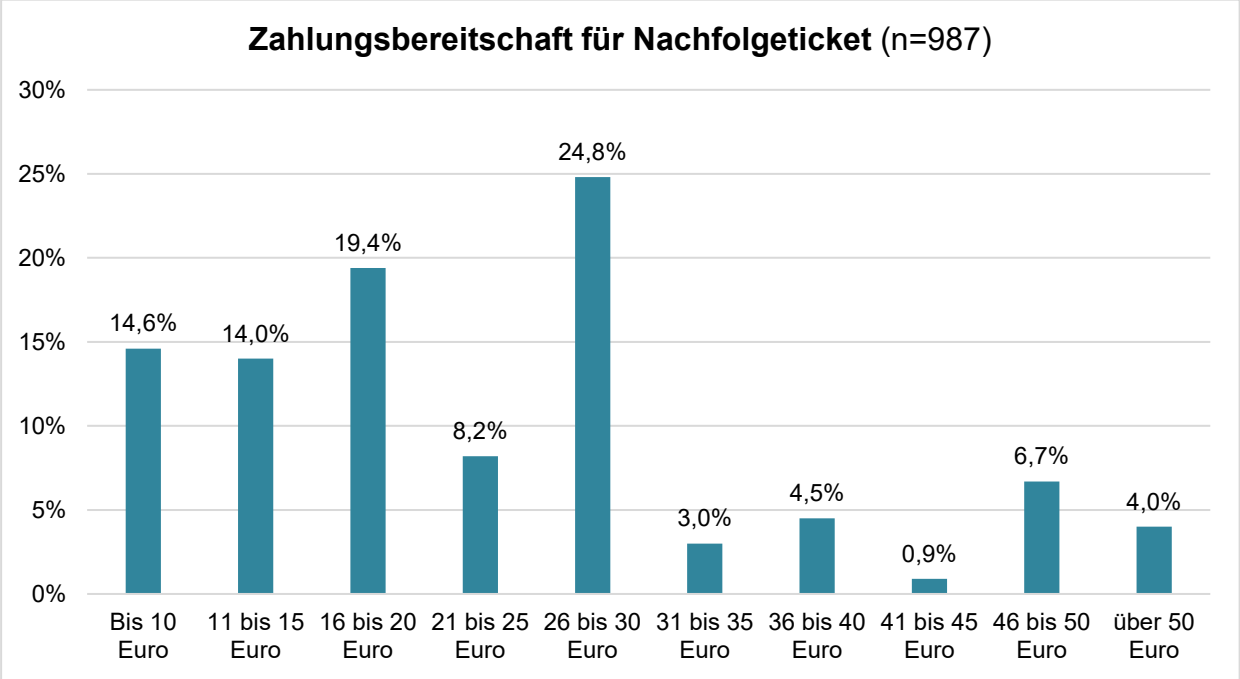

Abbildung 13: Zahlungsbereitschaft für ein Nachfolgeticket mit ähnlichen Nutzungsmöglichkeiten; Fehlende Werte: 170 (Quelle: eigene Erhebung)

Zunächst kann festgehalten werden, dass grundsätzlich die überwiegende Mehrheit der Befragten bereit ist mehr als 9 Euro im Monat für ein ÖPNV-Ticket auszugeben. Nur 14,6 % der Befragten sind bereit bis zu 10 Euro/Monat für ein Nachfolgeticket zu zahlen. Weitere 14 % finden einen Preis zwischen 11 und 15 Euro angemessen und zwischen 16 und 20 Euro würden 19,4

[12] Die Ermittlung der Zahlungsbereitschaft muss grundsätzlich kritisch betrachtet werden und es sollte an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass von der angegebenen potentiellen Zahlungsbereitschaft der Befragten nicht grundsätzlich auf die tatsächliche maximale Zahlungsbereitschaft geschlossen werden kann. Dennoch kann die hier angegebene Zahlungsbereitschaft natürlich als ein Indikator für die künftige Preisgestaltung dienen und besitzt allein aufgrund der vergleichsweise hohen Anzahl an Befragten relevante Aussagekraft.

% der Studienteilnehmer:innen künftig für ein Nachfolgeticket aufbringen. In 8,2 % der Fälle wird eine Spanne zwischen 21 und 25 Euro angegeben. Ein weiteres Viertel der Studienteilnehmer:innen gibt einen Betrag zwischen 26 und 30 Euro an. Ab einer Summe von 31 Euro nimmt die Zahlungsbereitschaft bei den Befragten deutlich ab. Mit Blick auf den derzeit geplanten Preis für das Nachfolgeticket von 49 Euro/Monat kann festgehalten werden, dass diese Summe nur bei 4,0 % der Befragten innerhalb der von ihnen angegebenen Zahlungsbereitschaft liegt. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil der hier befragten Personen nicht über die finanziellen Mittel verfügt sich dauerhaft ein Ticket zum Preis von deutlich über 25 Euro pro Monat zu leisten.

Auch wenn die Vermutung nahe liegt, dass mit steigendem Äquivalenzeinkommen der Befragten auch die Zahlungsbereitschaft zunimmt, kann statistisch hier kein Zusammenhang nachgewiesen werden. Das bedeutet, dass die Höhe des Äquivalenzeinkommen nicht die Höhe der Zahlungsbereitschaft erklärt ($R^2 = 0{,}034$).

5 Individuelle Erfahrungen mit 9-Euro-Ticket – ein qualitativer Exkurs

Die im Rahmen der Studie verwendeten Fragebögen enthielten als Abschluss eine offene Frage, die nach weiteren Anmerkungen und Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket gefragt hat.[13] Hier sollte den Befragten die Möglichkeit gegeben werden offen ihre Meinung zum Ticket festzuhalten, von Erlebnissen mit dem Ticket und positiven wie negativen Erfahrungen zu berichten. Insgesamt haben 39,5 % der Befragten diese Möglichkeit genutzt, so dass am Ende 457 schriftliche Kommentare in die Auswertung eingeflossen sind.

Diese Kommentare wurden in Anlehnung an das Verfahren der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2002) ausgewertet. Zu diesem Zweck wurde zunächst ein Kategoriesystem, bestehend aus Ober- und Unterkategorien, entwickelt, dem die einzelnen Kommentare anschließend zugeordnet wurden und anhand dessen sie zudem kodiert wurden. Das Material wurde anschließend innerhalb der gebildeten Kategorien paraphrasiert und final ausgewertet. Die Kommentare wurden im Rahmen der Analyse wie direkte Zitate genutzt.

Im Gesamtergebnis zeigt sich, dass die Kommentare vor allem vom Wunsch nach einer Fortführung des 9-Euro-Tickets geprägt sind und vorrangig positive Erfahrungen und Erlebnisse durch das Angebot geschildert werden. Auch wenn zum Teil negative Aspekte wie die sehr hohe Auslastung von Strecken thematisiert werden, fällt auf, dass sich nur ganz vereinzelt Kommentare finden lassen, die sich grundsätzlich ablehnend gegenüber dem 9-Euro-Ticket äußern.

5.1 Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf Mobilität und soziale Teilhabe

Die qualitative Analyse der schriftlichen Kommentare zeigt, wie groß die Bandbreite an gemachten Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket ist. In den Kommentaren wird deutlich, wie positiv sich der preisgünstige Zugang zum ÖPNV-Angebot auf individueller Ebene auswirken kann.

Verbesserung der Lebensqualität und Wunsch nach Verlängerung des Angebotes

Wie eingangs bereits erwähnt, wird der Wunsch nach einer Fortführung des Angebotes in ähnlicher Form in einer Vielzahl von Kommentaren deutlich geäußert. Dabei zeigt sich, dass die Befragten auf individueller Ebene enorm vom kostengünstigen Zugang zum ÖPNV profitieren und das Ticket für diese Befragten ein Zugewinn an Lebensqualität darstellt.

> *„Das 9-Euro-Ticket war eine echte Verbesserung der Lebensqualität. […]“ (Fragebogen Nr. B-74: weiblich, 66 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Es wird deutlich, dass diese positive Wahrnehmung auch in der ökonomischen Situation der Befragten begründet liegt. Die Gruppe der Einkommensschwachen scheint demnach besonders vom Angebot des 9-Euro-Tickets profitieren zu können.

> *„9 Euro sind viel Geld für mich. Doch umso schöner für wenig Geld Freiheit kaufen zu können!!!“ (Fragebogen Nr. B-45: männlich, 35 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln wird dabei auch mit dem Begriff der „Freiheit“ assoziiert. Hier wird deutlich, dass der fehlende Zugang zum Mobilitätssystem aufgrund geringer finanzieller Ressourcen als Einschränkung für das eigene Leben wahrgenommen wird.

[13] Der genaue Wortlaut der Frage war: „Haben Sie weitere Anmerkungen zu Erfahrungen, die Sie mit dem 9-Euro-Ticket gemacht haben? Wollen Sie uns noch etwas mitteilen?“

> *„Das 9-Euro-Ticket war bis jetzt das Beste was angeboten wurde. Es hat vielen das Gefühl gegeben freier zu sein." (Fragebogen Nr. W-185: männlich, 38 Jahre, Vollzeit berufstätig, 4-Personen-Haushalt mit 2 Kindern)*

In der Gesamtbewertung des Angebotes zeigt sich, wie der Zugang zu Mobilität viele verschiedene Bereiche des eigenen Lebens beeinflusst und die Wahrnehmung der eigenen Möglichkeiten am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen wesentlich prägt.

> *„Das 9-Euro-Ticket stellt bei all den Erschwernissen der vergangenen Zeit und der Kostenexplosion, die noch vor uns liegt, eine wirkliche Erleichterung im Alltag dar; sowohl in finanzieller wie auch in praktischer Hinsicht. Die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben außerhalb des Zuhauses ist besser möglich. Ich und mein gesamter Bekanntenkreis hoffen sehr auf eine Fortführung […]." (Fragebogen Nr. H-194: weiblich, 66 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Finanzielle Entlastung

Zentrales Ziel der Einführung des 9-Euro-Tickets war die finanzielle Entlastung der Bürger:innen. Die Auswertung der Kommentare zeigt, dass dieses Ziel erreicht wurde und die Entlastungseffekte von den Befragten deutlich wahrgenommen wurden.

> *„Es hat mich finanziell wirklich entlastet und trotz dessen ich im Juni/Juli arbeitslos war und es nicht wirklich benötigt hätte, habe ich es (Abo EVAG) beibehalten anstatt es zu pausieren. […]" (Fragebogen Nr. M-161: weiblich, 31 Jahre, Vollzeit erwerbstätig, alleinlebend)*

> *„Ich muss nicht täglich Fahrscheine kaufen und kann gelassen in die Bahn einsteigen. Es bleibt noch etwas Geld zum Leben übrig. Fand ich große klasse. Ich muss täglich meinen Enkel von der Kita abholen." (Fragebogen Nr. M-72: weiblich, 80 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

In sehr vielen Kommentaren zeigt sich, dass das 9-Euro-Ticket insbesondere von Befragten mit geringen Einkommen aufgrund des günstigen Preises erworben wurde und der Erwerb eines Monatstickets zum Normalpreis finanziell nicht leistbar ist.

> *„Ab Oktober 2022 wird mein Sohn eine eigene Wohnung beziehen. Ein Monatsticket mit Sozialzuschuss in Höhe von 20 Euro wird sich für mich nicht rentieren, da es aufgrund der gestiegenen Lebenshaltungskosten dann für mich allein zu teuer wird. Das 9-Euro-Ticket ist für Geringverdiener eine enorme finanzielle Erleichterung." (Fragebogen Nr. P-157: weiblich, 51 Jahre, arbeitslos, alleinerziehend mit einem Kind)*

Insbesondere für Familien mit Kindern, in denen im Normalfall mehrere Monatstickets erworben werden müssen, sind die Entlastungseffekte besonders groß.

> *„Als berufstätige, alleinerziehende Mutter ist so ein vergünstigtes Ticket ein riesen Gewinn für uns. Da wir es 3-fach benötigen und ich beim vollen Preis wesentlich mehr finanziell Haushalten müsste und es mehr Abstriche für die Kinder (16 und 15 Jahre) bedeuten würde." (Fragebogen Nr. H-67: weiblich, 38 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinerziehend mit 2 Kindern)*

Ein solch günstiges Nahverkehrsticket bringt für Menschen mit geringen Einkommen also eine enorme Erleichterung in der Organisation des Alltags und ihrer finanziellen Situation mit sich. Zudem schildern die Befragten eine Reihe von positiven Auswirkungen auf ihr Leben im Allgemeinen.

Ein Ticket gegen Einsamkeit – Förderung sozialer Kontakte

Viele Befragte berichten im Kommentarfeld von der Wahrnehmung vielfältiger sozialer Kontakte. Analog zu den Ergebnissen der statistischen Analyse zeigt sich, dass die Ticketinhaber:innen das Angebot vielfach nutzten, um Freund:innen und Familie zu besuchen.

> *„War eine sehr schöne Erfahrung mit dem 9-Euro-Ticket, da ich sehr viel öfter unterwegs sein konnte und meine Freunde und Familie viel öfter sah. Ich konnte das Auto weitestgehend stehen lassen und somit einen Beitrag zur gesünderen Umwelt leisten." (Fragebogen Nr. W-133: weiblich, 57 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Es wird deutlich, dass der Kontakt zum sozialen Umfeld für viele Befragte immer auch mit Mobilitätskosten verbunden ist. Diese Kosten haben sich durch das 9-Euro-Ticket deutlich verringert, so dass hier eine Barriere für die Pflege von Sozialkontakten abgebaut werden konnte.

> *„Uns hat das 9-Euro-Ticket sehr geholfen. Ich konnte meine kranke Mutter mit meinen Kindern und Mann viel öfter besuchen. Das ist ohne 9-Euro-Ticket nicht möglich. […]" (Fragebogen Nr. H-191: weiblich,36 Jahre, Vollzeit berufstätig, 4-Personen-Haushalt mit 2 Kindern)*

Die Befragten verknüpfen die gestiegene Häufigkeit, mit der sie Kontakte im sozialen Umfeld pflegen konnten, auch mit grundsätzlich positiven Auswirkungen auf die eigene Lebenszufriedenheit.

> *„Ich führe momentan noch eine Fernbeziehung und habe auch viele enge Freunde, die ich durch das 9-Euro-Ticket endlich mal wieder öfter sehen konnte. Für mich wäre es eine enorme psychische Entlastung, wenn ich weiterhin eine ähnliche Möglichkeit zur Mobilität hätte, weil ich mir die Strecken ansonsten nicht leisten könnte." (Fragebogen Nr. P-198: weiblich, 28 Jahre, im Studium, alleinlebend)*

Besonders eindrücklich wird von einzelnen Befragten geschildert, dass sie durch das 9-Euro-Ticket weniger einsam sind. Hier offenbart sich, wie sehr durch den Zugang zu bezahlbarer Mobilität und damit auch zu Aktivitäten außerhalb der eigenen Wohnung die wahrgenommene Lebensqualität bestimmt wird. Der Zugang zu Mobilität scheint unmittelbar mit der Häufigkeit der Sozialkontakte der Befragten verknüpft.

> *„Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss." (Fragebogen Nr. P-66: weiblich, 63 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

> *„Sehr gute Erfahrungen. Gut gegen die Einsamkeit. Ich kam mehr unter Menschen [und hatte] dadurch mehr leistbare Sozialkontakte. […]" (Fragebogen Nr. W-89: männlich, 66 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Aufgrund des hohen Anteils an Befragten, die älter als 60 Jahre sind, verwundert es kaum, dass auch das Thema „Alterseinsamkeit" explizit in den Kommentaren angesprochen wird.

> *„Ich kann mich öfter mit Freunden treffen. Es hilft bei der Bewältigung von Alterseinsamkeit. […]" (Fragebogen Nr. B-14: weiblich, 78 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

In Summe zeigt sich hier also, wie zentral die soziale Dimension bei der Gestaltung von Verkehrspolitik sein kann und wie groß die sozialpolitischen Effekte eines kostengünstigen Mobilitätsangebots sein können.

Mehr Wege in der Freizeit: Ausflüge und Kurzreisen

In Folge der angespannten ökonomischen Situation ist es vielen Befragten im Alltag kaum möglich Ausflüge oder kurze Reisen zu unternehmen. Das hat sich durch die Verfügbarkeit eines günstigen Nahverkehrstickets deutlich verändert und wird von einem Teil der Befragten im Kommentarfeld geschildert.

> *„Das 9-Euro-Ticket bewirkt auch bei mir, dass man mehr unterwegs ist, öfter fährt und ja, auch Ausflüge unternimmt, die man sich sonst nicht hätte leisten können. Es ermöglicht den ‚kleinen Urlaub in Thüringen', wenn man sich Flugreisen nicht leisten kann. Also mehr Mobilität und Lebensqualität. Nicht nur Balkonien." (Fragebogen Nr. B-136: weiblich, 67 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

> *„Kann dadurch oft mal kurze Ausflüge machen, sonst würde ich nur zu Hause hängen." (Fragebogen Nr. B-123: männlich, 47 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Neben dem finanziellen Aspekt scheint dabei auch die vereinfachte Organisation solcher Ausflüge eine große Rolle zu spielen. Insbesondere der einmalige Ticketerwerb und die Vielzahl der Verkehrsmittel, die man mit dem Ticket nutzen kann, macht eine Nutzung für Tagesausflüge oder Kurzreisen so attraktiv.

> *„Es macht alles deutlich einfacher. Die Nutzung ist schön unkompliziert und ermöglicht kostengünstig auch mal einen Tagesausflug. Dies war sonst leider nur selten möglich. Ich hoffe auf eine Weiterführung des Angebots!" (Fragebogen Nr. W-186: weiblich, 29 Jahre, arbeitslos, 3-Personen-Haushalt mit einem Kind)*

Wie bereits in der statistischen Analyse deutlich wurde, waren die Befragten im Zeitraum der Ticketnutzung deutlich häufiger unterwegs und haben mehr Wege zurückgelegt. Dies gilt – so zeigen Beispiele aus der qualitativen Analyse – scheinbar auch für Personen, die vorher bereits ein Abonnement für die Erfurter Verkehrsbetriebe besessen haben.

> *„Das 9-Euro-Ticket hat jeden Abo-Nutzer finanziell entlastet (Erstattung der Differenzbeträge für 3 Monate knapp 150 Euro!) und gleichzeitig mehr Mobilität über das Stadtgebiet hinaus gebracht. Wir waren deutlich häufiger zu Zweit unterwegs, auch in anderen Städten (Galerien, Museen, Konzerte). Das war sehr schön! […]" (Fragebogen Nr. M-214: weiblich, 71 Jahre, in Rente, 2-Personen-Haushalt)*

Grundbedürfnisse können erfüllt werden – Wege zu Ärzt:innen oder zum Einkauf

Neben den dargestellten Freizeitwegen ermöglicht das 9-Euro-Ticket auch notwendige Wege im Alltag, die vorher nicht möglich waren und trägt damit zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Angeboten der Daseinsvorsorge bei. Da sich die Befragungsgebiete nicht in räumlicher Nähe zur Erfurter Innenstadt befinden, scheint die Bewältigung von Alltagswegen eine besondere Bedeutung für die Befragten zu haben. Das begründet sich auch in der zum Teil eher unterdurchschnittlichen Ausstattung der einzelnen Stadtgebiete mit Angeboten zur Grundversorgung. So ist im Stadtteil „Roter Berg" beispielsweise nur ein Supermarkt (kein Discounter) ansässig, so dass Befragte hier grundsätzlich die Notwendigkeit sehen in anderen Stadtteilen ihren Bedarf an Lebensmitteln zu decken, um Kosten zu sparen. Der Weg zum Einkauf konnte durch das 9-Euro-Ticket deutlich kostengünstiger erfolgen als das in der Vergangenheit der Fall war.

> *„Ich wohne am Roten Berg und da die Einkaufsmöglichkeiten hier sehr schlecht sind, bin ich gezwungen mindestens zweimal pro Woche zum Einkaufen zu fahren und das sind natürlich zusätzliche Kosten, welche mit dem 9-Euro-Ticket eine riesige Erleichterung für mich war. Auch konnte ich dadurch persönliche Kontakte besser pflegen und auch mit meinen Enkelkindern öfter unterwegs sein. Danke dafür!" (Fragebogen Nr. B-118: weiblich, 73 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Immer wieder wurde in den Kommentaren zudem geschildert, dass das Ticket für Wege zu Fachärzten genutzt wurde, welche sonst aufgrund der damit verbundenen Mobilitätskosten vermieden werden. Hier wird besonders deutlich, mit welchen finanziellen Einschränkungen die Befragten zum Teil konfrontiert sind. Zugleich aber zeigt es auf, wie eng das Thema Mobilität mit anderen Lebensbereichen verknüpft ist und wie bedeutend ein bezahlbarer Zugang zum Verkehrssystem in unserer Gesellschaft ist.

> *„Ich habe endlich wieder ein Gefühl für das Leben bekommen. Ich konnte auch Arzttermine machen, was vorher nicht möglich war. Nach allen Abzügen und Medikamenten bleiben keine 250 Euro zum Leben." (Fragebogen Nr. M-165: weiblich, 68 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

> *„Man fühlt sich nicht so eingeschränkt. Ab September (sollte kein Nachfolger für das 9-Euro-Ticket kommen) muss ich mir sehr gut überlegen, ob ich mir leisten kann zum Zahnarzt zu gehen oder zum Augenarzt. Dafür muss ich öffentliche Verkehrsmittel benutzen. […]" (Fragebogen Nr. M-20: weiblich, 57 Jahre, arbeitslos, alleinlebend)*

Auch wird in den Kommentaren deutlich, dass aufgrund der schwierigen ökonomischen Situation vieler Befragter jeder Fahrkartenerwerb wohl überlegt ist und Wege gebündelt werden. Das 9-Euro-Ticket hat dieses Abwägen zwischen Kosten und Nutzen ausgesetzt und vielmehr auch eine spontane Nutzung von Bus und Bahn ermöglicht. Wege mussten nicht mehr gebündelt werden, sondern vielmehr ermöglichte das Ticket eine selbstbestimmte Mobilität der Befragten.

> *„In dieser Zeit (mit Ticket) konnte ich unbeschwert unsere schöne Stadt genießen. Während ich ansonsten meine Unternehmungen bündeln musste, um so wenig wie möglich an Geld für die Fahrkarten zu verwenden. Ich wäre froh, wenn das so bliebe." (Fragebogen Nr. M-142: weiblich, 81 Jahre, in Rente, 2-Personen-Haushalt)*

Selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Neben den Auswirkungen auf die Mobilität von Erwachsen zeigen sich auch Effekte auf Kinder und Jugendliche. Diese Effekte sind bisher auch im wissenschaftlichen Diskurs um das 9-Euro-Ticket kaum beleuchtet worden. In den Kommentaren der Befragten wird aber deutlich, dass das 9-Euro-Ticket gleichsam die Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördert und auch hier eine deutliche finanzielle Entlastung spürbar ist.

> *„Erst einmal, ich finde das 9-Euro-Ticket SUPER!!! Auch die Schulausflüge sind so ein Stück leichter. Mein Sohn brauchte in den letzten Wochen mehrmals Fahrkarten. Das 9-Euro-Ticket kam da gerade recht." (Fragebogen Nr. W-19: weiblich, 31 Jahre, Vollzeit berufstätig, 3-Personen-Haushalt mit einem Kind)*

Kinder und Jugendliche, denen ihre Eltern vorher keine regelmäßige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen konnten, erhalten durch das 9-Euro-Ticket gesicherten Zugang zu Mobilität und damit auch zu neuen und weiter entfernten Freizeitaktivitäten. Junge Menschen können ihren Aktionsradius deutlich vergrößern und zudem auch öffentliche Verkehrsmittel erproben und ihre Nutzung einüben.

> *„Ich hätte meinem Kind keine Monatskarte kaufen können. Mit dem 9-Euro-Ticket kann er sich selbstständig in der Stadt plus Umgebung bewegen, erkunden, Freizeit genießen. Es sollte bestehen bleiben!!!“ (Fragebogen Nr. M-148: Vollzeit berufstätig, 3-Personen-Haushalt mit einem Kind)*

> *„[…] Auch war es für uns als Familie eine echte Alternative. Kinder sollten kostenfrei sein, sodass Museum, Bibliothek, Spielplätze nicht am Weg dorthin scheitern.“ (Fragebogen Nr. W-87: weiblich, 38 Jahre, Teilzeit berufstätig, 4-Personen-Haushalt mit 2 Kindern)*

Vor dem Hintergrund der angespannten ökonomischen Situation vieler Haushalte kann ein sehr günstiges ÖPNV-Angebot auch das Fahren ohne gültigen Fahrschein von Kindern und Jugendlichen (aber auch Erwachsenen) verhindern und entsprechend der Prävention von abweichendem Verhalten dienen.

> *„Ich finde es für mein Kind gut. So kann sie immer in die Bahn steigen und ich weiß, dass sie nicht schwarzfährt […].“ (Fragebogen Nr. W-229: weiblich, 38 Jahre, arbeitslos, alleinerziehend mit einem Kind)*

5.2 Abbau von Barrieren und Modal Shift

Weitere positive Effekte des 9-Euro-Tickets sind der Abbau von Barrieren der ÖPNV-Nutzung durch die einfache Handhabung des Ticketerwebs und der zu beobachtende Modal Shift vom Pkw zu Bus und Bahn.

Einfach, unkompliziert und integriert

Neben den bereits beschriebenen Auswirkungen wird in den Kommentaren immer wieder deutlich, dass der nur einmalig notwendige Ticketerwerb bestehende Barrieren in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel abgebaut hat. Die Nutzung des 9-Euro-Tickets wird von den Befragten wiederholt als „einfach“ und „unkompliziert“ beschrieben.

> *„Danke für die drei Monate der einfachen und unbürokratischen Nutzung dieses Tickets an alle, die das möglich gemacht haben.“ (Fragebogen Nr. H-46: weiblich, 54 Jahre, Vollzeit berufstätig, 2-Personen-Haushalt)*

Die Kommentare lassen auch darauf schließen, dass der notwendige Erwerb eines Tickets für einzelne Strecken vorher zum Teil als Hürde wahrgenommen wurde und hier zum Teil Unsicherheiten insbesondere bei älteren Personen bestehen.

> *„Seniorenfreundlich, da der Kauf einmal im Monat erfolgt und viele ältere Menschen teils Probleme mit dem Fahrkartenkauf haben […].“ (Fragebogen Nr. H-141: weiblich, 36 Jahre, in Ausbildung, 3-Personen-Haushalt mit einem Kind)*

> *„Es ist entspannt einfach in die Bahn zu steigen ohne immer einen Fahrkartenautomaten suchen zu müssen und einen Fahrschein zu kaufen.“ (Fragebogen Nr. M-184: weiblich, 38 Jahre, arbeitslos, alleinlebend)*

Der einmalige Erwerb des Tickets, der günstige Preis und die insgesamt leicht zu verstehende Nutzung scheinen zudem dazu beigetragen zu haben, dass Personen, die vorher nicht oder nur selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren, animiert wurden diese auszuprobieren. Das 9-Euro-Ticket fungierte hier als preisgünstiges Testangebot, um öffentliche Verkehrsmittel erlebbar zu machen und (erste) Erfahrungen mit ihrer Nutzung zu sammeln.

> *„Es war unkompliziert, einfach und hat mich wieder zum Zugfahren animiert.“ (Fragebogen Nr. M-167: weiblich, 53 Jahre, Teilzeit berufstätig, 2-Personen-Haushalt)*

> *„Das 9-Euro-Ticket hat mich dazu angeregt mal wieder in den Zug zu steigen. Das würde ich gern wiederholen. Einfach mal einen Tag in einer anderen Stadt…“ (Fragebogen Nr. R-8: weiblich, 73 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Zu dieser positiven Wahrnehmung als unkompliziertes Testangebot beigetragen hat auch die bundesweit einheitliche Gültigkeit des 9-Euro-Tickets. Vielfach wird in den Kommentaren beschrieben, dass diese Einheitlichkeit die Hürden der Nutzung wesentlich gesenkt hat und damit auch die Angst mit einem möglicherweise ungültigen Ticket unterwegs zu sein.

> *„Man braucht keine Rücksicht auf Tarifzonen zu nehmen (bundesweit). Der Erwerb des 9-Euro-Tickets war sehr einfach. Spezifika der einzelnen Bundesländer spielten keine Rolle. Man überlegt schon das Auto stehen zu lassen und öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.“ (Fragebogen Nr. H-175: männlich, 60 Jahre, Vollzeit berufstätig, 2-Personen-Haushalt)*

> *„Das Beste daran ist – neben dem günstigen Preis – dass man überall damit fahren kann ohne über Tarifzonen usw. nachzudenken.“ (Fragebogen Nr. H-17: männlich, 31 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Die bundesweite Gültigkeit des Tickets und der einheitliche Tarif werden auch positiv wahrgenommen, da die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (hier insbesondere des Regionalverkehrs) nicht langfristig geplant werden muss, sondern vielmehr auch spontan erfolgen kann. Während vorher häufig eine langfristige Planung und Ticketbuchung erfolgen musste, um möglichst günstige Fahrkarten erwerben zu können, ermöglicht das 9-Euro-Ticket den Nutzer:innen Regionalzüge flexibel und zeitungebunden zu nutzen.

> *„Das 9-Euro-Ticket ist genial!!! Man muss in ganz Deutschland nicht jedes Mal überlegen, welches Ticket gerade wo, wann und für welche Verbindung am günstigsten zu kaufen ist. Weiter so!!!“ (Fragebogen Nr. H-171: weiblich, 50 Jahre, berufstätig, alleinlebend)*

> *„Besonders durch die bundesweite Gültigkeit fühlte man sich für Ausflüge viel flexibler und sie waren nahbarer […].“ (Fragebogen Nr. M-80: weiblich, 22 Jahre, im Studium, alleinlebend)*

Es ist davon auszugehen, dass diese Flexibilität und Spontaneität der Zugnutzung für viele der Befragten mit besonders geringen Einkommen gänzlich neue Erfahrungen in ihrer Mobilitätsbiografie sind.

Das 9-Euro-Ticket als Beitrag zur Verkehrswende

Als politische Maßnahme wurde die Einführung des 9-Euro-Tickets auch unter der Maßgabe der – vor dem Hintergrund der drohenden Klimakatastrophe – erforderlichen Verkehrswende diskutiert. Die Frage wie es gelingen kann Menschen, die bisher vorrangig den eigenen Pkw für ihre alltäglichen Wege nutzten, langfristig zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, wird im wissenschaftlichen Diskurs immer wieder auch unter finanziellen Aspekten diskutiert. Die Einführung des 9-Euro-Tickets kann vor diesem Hintergrund als Realexperiment betrachtet werden und zeigt im Ergebnis auch, dass der günstige Preis durchaus ein Argument sein kann. Gleichwohl muss festgehalten werden, dass finanzielle Aspekte nicht allein die Entscheidung über die Nutzung des ÖPNV bestimmen.

> *„Das 9-Euro-Ticket ist klasse! So konnten wir wenigstens etwas an Sprit sparen und sind auch gut zur Arbeit hin und her gekommen, trotz Schichtsystem!“ (Fragebogen Nr. H-108: weiblich, 31 Jahre, Teilzeit berufstätig, 4-Personen-Haushalt mit 2 Kindern)*

In den Kommentaren der Befragten zeigt sich, dass das günstige Ticket mitunter ein Anreiz war, die Angebote des ÖPNV auszuprobieren und sich bewusst gegen die Nutzung des eigenen Pkw

zu entscheiden. Einzelne Befragte beschreiben, dass sie öffentliche Verkehrsmittel als neue Alternative zum Auto wahrnehmen. Fraglich ist, ob sich nach Auslaufen des 9-Euro-Angebots diese Verhaltensänderung langfristig manifestiert.

> *„Ist eine sehr gute Lösung. Ich fahre kaum noch mit dem Auto." (Fragebogen Nr. W-32: männlich, 64 Jahre, in Rente, 2-Personen-Haushalt)*

> *„Ich benutze mein Auto aus Bequemlichkeit. Das 9-Euro-Ticket hat mir eine andere Perspektive aufgezeigt. Ich habe einen Garten, zu dem ich jetzt auch bequem mit der Bahn fahren kann." (Fragebogen Nr. R-78: weiblich, 75 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

In den Kommentaren zeigt sich, dass auch Personen, die bisher vorrangig mit dem Pkw unterwegs waren, Vorteile in der Nutzung des ÖPNV sehen. Die insgesamt einfache Nutzung des ÖPNV und die Zeitersparnis durch den Wegfall der Parkplatzsuche sind neben den geringen Kosten zentrale Argumente, die sich in den Kommentaren finden.

> *„Ich/Wir finden das 9-Euro-Ticket einfach super, da wir unser Auto stehen gelassen haben. Auch im Urlaub stand es vorm Hotel und wir sind nur Zug und Bus gefahren. Es war auch sehr entspannt und wir finden es eine super Idee." (Fragebogen Nr. P-15: weiblich, 56 Jahre, Vollzeit berufstätig, 2-Personen-Haushalt)*

> *„Ich spare sogar Zeit durch Wegfall der Parkplatzsuche." (Fragebogen Nr. M-132: weiblich, 52 Jahre, Vollzeit berufstätig, 2-Personen-Haushalt)*

In Summe zeigen die Ergebnisse, dass sich das Angebot eines kostengünstigen ÖPNV-Tickets positiv auf die Reduzierung der Pkw-Nutzung auswirken und damit auch einen Beitrag zur Erreichung von verkehrspolitischen Zielen wie der Verkehrswende leisten kann.

5.3 Barrieren der Ticket-Nutzung

Neben den vielfältigen positiven Effekten, die von den Befragten in den Kommentaren geschildert wurden, werden auch negative Auswirkungen und Barrieren der Nutzung eindrücklich geschildert. Diese negativen Effekte haben nicht bei allen Befragten grundsätzlich zu einer insgesamt negativen Bewertung des Ticket-Angebotes geführt.

Überfüllte Züge, Zugausfälle und Verspätungen – Die Grenzen der Infrastruktur

Zentrale Beobachtung der Befragten ist, dass der Regionalverkehr der Deutschen Bahn sehr gut ausgelastet war. Die Befragten sprechen hier häufig auch von „Überfüllung" der Züge. Diese sehr vollen Züge zeigen auch die Grenzen der Bahninfrastruktur auf und machen deutlich, dass bei einer dauerhaften Fortführung des 9-Euro-Angebotes ein Ausbau des Schienennetzes erforderlich wäre.

> *„Für mich als Berufspendlerin waren die Züge vor allem zum Feierabend zu voll. Erforderliche Gleisarbeiten und damit verbundene Zugausfälle haben die Situation noch verschärft. Das Bahnpersonal hat mir mitunter leidgetan (war oft überfordert)!" (Fragebogen Nr. H-52: weiblich, 59 Jahre, Vollzeit berufstätig)*

Mitunter haben sich einzelne Befragte aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens gänzlich gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel entschieden.

> *„Ich habe mich sehr eingeschränkt gefühlt, da die Züge etc. so voll waren, dass ich sie gar nicht mehr nutzen konnte und wollte." (Fragebogen Nr. B-162: weiblich, 43 Jahre, berufstätig, alleinlebend)*

> *„Hatte es mir gekauft, da ich wegen der Spritpreise dachte ich spare viel Geld. Vielleicht ist dem auch so, aber es waren einfach viel zu viele Menschen unterwegs. Deshalb habe ich das Ticket nur einmal genutzt. […]" (Fragebogen Nr. H-180: weiblich, 26 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Dabei scheint auch die Sorge vor einer Ansteckung mit dem Corona-Virus eine relevante Hürde der Ticketnutzung zu sein. Immer wieder thematisieren einzelne Befragte eine möglicherweise erhöhte Ansteckungsgefahr in Bus und Bahn.

> *„Volle Züge, volle Bahnen. […] Bahnhöfe sind übervoll, [dadurch] sehr günstige Gelegenheit für Corona." (Fragebogen Nr. P-113: weiblich, 59 Jahre, arbeitslos, alleinlebend)*

> *„Ich habe das Ticket hauptsächlich genutzt, um mit dem Zug nach NRW zu fahren, um meine Eltern dort zu besuchen. Das habe ich jedoch nur zweimal getan, weil die Züge viel zu kurz/klein für die Menschenmassen waren und man deshalb nicht mitgenommen wurde. Die überfüllten Züge in Zeiten von Corona haben mich vollkommen abgeschreckt." (Fragebogen Nr. P-36: weiblich, 48 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Die Sorge sich mit Corona zu infizieren äußert sich mitunter auch im schriftlich festgehaltenen Wunsch nach stärkeren Kontrollen der Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln. Nach weit über zwei Jahren weltweiter Corona-Pandemie zeigt sich hier auch, wie eng verknüpft die Themen „Corona" und „ÖPNV" sind.

> *„Ich vermisse Kontrollen, um die vorgeschriebene Maskenpflicht durchzusetzen!" (Fragebogen Nr. M-159: männlich, 71 Jahre, in Rente, 2-Personen-Haushalt)*

Insbesondere für Menschen mit körperlichen Einschränkungen scheint die enorme Auslastung der Bahninfrastruktur problematisch zu sein. Vereinzelt finden sich in den Kommentaren Hinweise darauf, dass Menschen mit Behinderungen durch das große Fahrgastaufkommen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

> *„Ich finde das 9-Euro-Ticket im Prinzip eine tolle Sache, aber daraufhin sind die Züge viel zu voll und für Sehbehinderte ist das die Hölle." (Fragebogen Nr. W-149: weiblich, 39 Jahre, geringfügig erwerbstätig, alleinlebend)*

> *„Für City okay. Deutsche Bahn kann ich gar nicht nutzen, da zu voll. Ich bin gehbehindert und kann nicht stehen." (Fragebogen Nr. R-24: männlich, 61 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Bei der Konzeption eines Nachfolgetickets sollte folglich auch auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen geachtet werden. Ihnen sollte der Zugang zum Mobilitätssystem in jedem Fall gesichert werden, da sie häufig in besonderem Maße auf die Angebote des ÖPNV angewiesen sind.

Fehlende Verbindungen und weitere Hürden der Nutzung

Während die hohen Fahrgastaufkommen grundsätzlich für eine hohe Akzeptanz des Angebotes sprechen, schildern einzelne Befragte in den Kommentaren weitere Nutzungshindernisse. Zentral ist hierbei insbesondere der Faktor Zeit. So werden mitunter direkte Vergleiche zwischen dem Zeitaufwand für Verbindungen mit dem ÖPNV und dem Pkw gezogen. Hier zeigt sich, dass zum Teil fehlende oder nur spärlich ausgebaute Verbindungen eine ÖPNV-Nutzung verhindern.

> *„Solange ich mit dem Pkw 32 min für den Arbeitswege brauche und mit ÖPNV 1:57 h ist der ÖPNV keine Alternative. Selbst gratis nicht." (Fragebogen Nr. M-15: männlich, 53 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

> *„Ich würde gern das 9-Euro-Ticket oder sogar eine normale Monatskarte kaufen und mit dem ÖPNV auf Arbeit fahren. Problem ist, dass es keine guten Verbindungen gibt. Der Weg vom Wiesenhügel bis ins Gewerbegebiet Kerspleben würde mich drei Stunden täglich kosten, deswegen habe ich mir ein Auto gekauft." (Fragebogen Nr. W-132: männlich, 33 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Bei den Pkw-Nutzer:innen scheint zudem die Sorge zu bestehen, dass durch mögliche Verspätungen im öffentlichen Verkehr Termine nicht eingehalten werden könnten bzw. Konflikte mit den eigenen Arbeitszeiten entstehen. Der eigene Pkw wird hier als zeitsparend, stressärmer und komfortabler wahrgenommen.

> *„Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist sehr zeitintensiv. Ich wäre damit täglich 3 Stunden (Hin- und Rückfahrt) unterwegs. Mit dem Auto nur 1,5 Stunden. Ist auch echt anstrengend bei Verspätungen etc. die Arbeitszeiten einzuhalten." (Fragebogen Nr. W-199: weiblich, 58 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Insbesondere fehlende Verbindungen in eher ländlich geprägte Gebiete werden als problematisch beschrieben und auch mit konkreten Beispielen belegt.

> *„Ein günstiges Ticket nutzt nicht, wenn es keine oder nur spärliche Verbindungen gibt, z.B. Bus 43 nach Wallichen am Sonntag." (Fragebogen Nr. H-107: weiblich, 54 Jahre, Teilzeit berufstätig, alleinlebend)*

Hier üben einzelne Befragte auch grundsätzliche Kritik am Ticket und mahnen den generellen Ausbau der Verkehrsangebote im ländlichen Raum an.

> *„Wenn die Infrastruktur nicht stimmt bringt ein 9-Euro-Tickets nichts. Es fehlen die Verbindungen auf dem Land." (Fragebogen Nr. W-203: männlich, 67 Jahre, in Rente, 2-Personen-Haushalt)*

> *„An sich ist das 9-Euro-Ticket eine Möglichkeit, allerdings nur im voll erschlossenen Bereich, da der ÖPNV im ländlichen Bereich voll abgehängt ist. Vor rund 30 Jahren hatte noch fast jedes Dorf zumindest im Osten Deutschlands einen Bahnhof, der in der Regel auch relativ gut angebunden war. Da die Bahn aber diese Verkehrsräume mehr und mehr zugunsten des Fernverkehrs abhängt sind solche Angebote in der Regel nur im städtischen Bereich/Umfeld nutzbar." (Fragebogen Nr. B-163: männlich, 63 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Neben diesen eher grundsätzlichen Kritikpunkten am 9-Euro-Ticket finden sich vereinzelt auch sehr spezifische Gründe, warum das Ticket als unzureichendes Angebot wahrgenommen wird. Insbesondere wird dabei immer wieder kritisiert, dass für die Mitnahme von Hunden ein extra Ticket erworben werden muss.

> *„Ich würde das Ticket gern mehr nutzen, aber es gilt nicht für Tiere/Hunde. Ich bezahle kein Extraticket für den Hund. Ich würde ein 9-Euro-Ticket für den Hund bezahlen." (Fragebogen Nr. W-130: weiblich, 47 Jahre, Vollzeit berufstätig, 4-Personen-Haushalt mit 2 Kindern)*

> *„Leider war ein Hund nicht mit im 9-Euro-Ticket enthalten. Auch Nicht-Rentner fahren mal mit dem Tier in der Straßenbahn oder dem Bus. […]" (Fragebogen Nr. W-153: weiblich, 38 Jahre, Vollzeit berufstätig, 4-Personen-Haushalt mit 2 Kindern)*

Auch die nur eingeschränkt mögliche Fahrradmitnahme scheint für einzelne Befragte eine Nutzungshürde zu sein.

> *„Sehr volle Züge – schlecht für Fahrradmitnahme!" (Fragebogen Nr. W-51: weiblich, 62 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Insgesamt zeigt sich, dass obwohl kollektiv eine sehr große Zufriedenheit mit dem Angebot des 9-Euro-Tickets herrscht, auf individueller Ebene auch Verbesserungspotenzial gesehen wird. Dieses ist eng verknüpft mit dem Wunsch nach dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Nur wenn ausreichend Kapazitäten geschaffen werden, scheinen die hier geäußerten Kritikpunkte tatsächlich adressierbar.

5.4 Ideen und Vorschläge für eine Fortführung des Angebotes

Neben dem grundsätzlichen Wunsch einer Fortführung des Angebotes enthalten die Kommentare der Befragten auch konkrete Vorschläge und Ideen, wie ein Nachfolgeangebot gestaltet werden könnte bzw. an welche Bevölkerungsgruppen es sich richten sollte. Dabei wird deutlich, dass die regulären Preise für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel häufig als zu teuer empfunden werden.

> *„Das Verhältnis Preis (2,20 Euro [für Einzelfahrt mit Straßenbahn]) zu Fahrzeit oder Haltestellen (z.B. eine oder zwei Haltestelle – ca. vier Minuten) stimmt absolut nicht, wenn man nur was einkaufen will.“ (Fragebogen Nr. W-182: weiblich, 61 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Vielmehr wird der Wunsch geäußert, dass der Zugang zum Mobilitätssystem für alle unabhängig von der Höhe des Einkommens möglich sein muss. Hier wird auch deutlich, dass das derzeit in Erfurt angebotene „Sozialticket“ zum Teil als unzureichend bewertet wird, da es für die Zielgruppe als noch zu teuer eingestuft wird.

> *„Es wäre schön, wenn sich alle ein Monatsticket leisten könnten. Da ich unter der Einkommensgrenze liege ist es für mich sehr schwer einen monatlichen Betrag von 63,40 Euro zu leisten und [selbst wenn man] 20 Euro zurückbekommt. Weil 43,40 Euro das hat mit ‚Sozialticket‘ nichts mehr zu tun […]!!!“ (Fragebogen Nr. R-56: weiblich, 60 Jahre, arbeitslos, alleinlebend)*

Diese Bewertung ist angesichts der oben geschilderten Reichweite des 9-Euro-Tickets und der damit verbundenen positiven Effekte auf einkommensschwächere Personen kaum überraschend. Vielmehr unterstreicht es den Bedarf für ein bezahlbares ÖPNV-Angebot, der sich im Rahmen der Befragung offenbart.

Zielgruppenspezifisches Nachfolgeangebot

Mitunter sprechen sich die Befragten in der Folge dafür aus ein Nachfolgeangebot ausschließlich für Menschen mit geringen Einkommen anzubieten bzw. die Preise für das Ticket nach der Höhe des Einkommens zu staffeln. Bei den Befragten besteht zum Teil ein großer Wunsch nach sozialer Gerechtigkeit, so dass ein einheitlicher Ticketpreis unabhängig von der finanziellen Situation zum Teil nicht als sinnvoll erachtet wird.

> *„Das 9-Euro-Ticket sollte nur für sozialschwache Menschen mit Nettoeinkommen bis 1.000 Euro gelten oder gestaffelt sein je nach Einkommen.“ (Fragebogen Nr. R-108: weiblich, 66 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Hierbei wird deutlich, dass die Befragten auch die staatlichen Kosten für ein solch günstiges Angebot wie das 9-Euro-Ticket reflektieren und aus diesem Grund für eine preisliche Anpassung an die finanzielle Situation der Ticket-Nutzer:innen sind.

> *„Das 9-Euro-Ticket sollte wirklich Bedürftigen ermöglicht werden. In der momentanen Lage sind die Ausgaben des Staates für diese Sache nicht angebracht/zu teuer.“ (Fragebogen Nr. B-52: weiblich, 66 Jahre, in Rente, 2-Personen-Haushalt)*

Neben der Einschränkung des Ticketangebotes für Menschen mit niedrigen Einkommen werden in einzelnen Kommentaren zudem weitere Personengruppen (z.B. Rentner:innen, Schüler:innen) genannt, an die sich ein künftiges Angebot vorrangig richten könnte/sollte.

Angebotsvielfalt statt eines Tickets für Alles

Neben der Einschränkung auf bestimmte Personengruppen wird mitunter von den Befragten vorgeschlagen das Geltungsgebiet für ein Nachfolgeangebot ggf. einzuschränken (z.B. nur Stadtgebiet, nur Bundesland, nur Verkehrsverbund etc.). Darüber hinaus wird empfohlen zwei verschiedene Tickets – zu unterschiedlichen Preisen und mit verschiedenen Reichweiten – anzubieten.

> *„Meiner Meinung nach sollte man das städtische [Angebot] von dem für die gesamte Republik trennen, z.B. 10 Euro für die Stadt und 25 Euro für das gesamte Land. (Fragebogen Nr. W-2: männlich, 80 Jahre, in Rente, 2-Personen-Haushalt)*

Die Befragten sind z.T. der Meinung, dass sich dadurch auch die Nutzung des Verkehrsangebotes deutlich regulieren würde und die hohe Nachfrage langfristig wieder zurückgehen würde.

> *„Das Ticket sollte in Zukunft getrennt angeboten werden. Eines für Straßenbahn und Bus und eines für Eisenbahn. Eventuell auch kombiniert zu gestaffelten Preisen, so dass jeder für sein Fahrprofil und Bedarf versorgt werden kann und nicht jeder alles fahren möchte nur weil es günstig ist. Das sollte helfen überfüllten Fahrzeugen vorzubeugen und den Unternehmen als Richtwert helfen wie viele Fahrzeuge benötigt werden und ebenso aus finanzieller Sicht.“ (Fragebogen Nr. W-141: männlich, 32 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)*

Daneben finden sich aber auch Vorschläge das Ticket um Angebote im Fernverkehr zu erweitern bzw. den Fernverkehr in das Ticket zu integrieren.

> *„Man sollte im Halbjahr auch einmal mit dem ICE fahren dürfen.“ (Fragebogen Nr. P-76: Rentner:in, 2-Personen-Haushalt)*

Neben den Geltungsgebieten des Tickets und verschiedenen Angebotsvarianten wird auch die Finanzierung des Tickets in einzelnen Kommentaren angesprochen. Dabei wird nicht nur immer wieder betont, wie preisgünstig das Angebot mit neun Euro monatlich war, sondern es werden auch Vorschläge für den künftigen Ticketpreis genannte.

> *„Neun Euro sind zu wenig, besser pro Tag einen Euro, also Ticket für 365 Euro pro Jahr.“ (Fragebogen Nr. R-54: männlich, 82 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Forderung nach kostenfreiem ÖPNV

Neben Befragten, die bereit sind mehr als neun Euro im Monat für den ÖPNV zu zahlen, äußert eine Reihe von Befragten auch den Wunsch nach gänzlich kostenfreien Nahverkehrsangeboten und sieht im 9-Euro-Ticket den Grundstein einer solchen Entwicklung.

> *„Das 9-Euro-Ticket ist ein wichtiger Schritt in Richtung kostenlosen ÖPNV.“ (Fragebogen Nr. W-227: weiblich, 62 Jahre, Vollzeit berufstätig, 2-Personen-Haushalt)*

Im Kontext der verkehrspolitischen Forderung nach kostenfreiem ÖPNV werden immer wieder auch internationale Beispiele genannt, die den Befragten als Vorbild dienen.

> *„Im Grunde ein sehr gutes Konzept. […] Cool wäre sich ein Beispiel an Luxemburg zu nehmen. Die haben es geschafft den ÖPNV komplett kostenlos zu machen.“ (Fragebogen Nr. R-76: männlich, 25 Jahre, in Ausbildung, 4-Personen-Haushalt)*

> *„Das 9-Euro-Ticket hilft etwas zu unternehmen (Familie, Sehenswürdigkeiten, Reisen). Wenigstens der ÖPNV sollte kostenlos sein. Noch besser wären die ungarischen Bedingungen: Rentner fahren kostenlos!“ (Fragebogen Nr. H-99: weiblich, 83 Jahre, in Rente, alleinlebend)*

Warum sich ein Teil der Befragten für ÖPNV-Angebote zum Nulltarif ausspricht und welche Vorteile gegenüber dem 9-Euro-Ticket darin gesehen werden, kann auf Basis der qualitativen Auswertung der schriftlichen Kommentare nicht beantwortet werden.

In Summe kann festgehalten werden, dass sich die Vorschläge für eine Fortführung des Angebotes vorrangig mit einer Ausdifferenzierung des Tickets beschäftigen. Neben Vorschlägen das Ticket nur noch für bestimmte Zielgruppen oder Bediengebiete anzubieten, wird angedacht das Ticket auch auf den Fernverkehr auszuweiten. Zudem werden verschiedene Preismodelle diskutiert, aber es wird auch gefordert den ÖPNV gänzlichen kostenfrei zu gestalten.

6 Bilanz der Studie – Zur Bedeutung von bezahlbarem ÖPNV für einkommensschwache Haushalte

6.1 Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse

Ziel der hier vorgelegten Untersuchung war es herauszufinden, ob die Einführung des 9-Euro-Tickets zu mehr Mobilität und damit einhergehend zu einer Verbesserung der sozialen Teilhabe von Menschen mit geringen Einkommen geführt hat. Im Kern kann die aufgeworfene Forschungsfrage mit ja beantwortet werden.

Darüber hinaus sind die zentralen Ergebnisse der Studie:

- Von den 6.000 im August 2022 in Erfurter Plattenbaugebieten verteilten Fragebögen wurden 1.157 ausgefüllt zurückgesendet. Diese hohe Rücklaufquote von 19 % sowie die zahlreichen handschriftlichen Kommentare belegen ein großes Interesse der Bevölkerung an der aufgeworfenen Fragestellung.
- Etwa neun von zehn Befragten nutzten das Ticket in mindestens einem der angebotenen drei Monate, während der Durchschnitt der Stadt Erfurt bei knapp der Hälfte lag. Insbesondere Ticketnutzer:innen zeigten sich also an der Untersuchung interessiert. Die Personen, die sich gegen den Kauf eines Tickets entschieden haben, geben mehrheitlich an kein Ticket für den ÖPNV zu benötigen bzw. ihn generell nicht zu nutzen.
- Als Problem der ÖPNV-Nutzung wird von einem Teil der Befragten die sehr hohe Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel beschrieben; dies führt insgesamt aber nicht dazu das Verkehrsangebot deswegen nicht mehr nutzen zu wollen.
- Von über 60 % der Befragten wird der günstige Preis als ein Grund für den Erwerb des Tickets angegeben. Für die überwiegende Mehrheit der Befragten stellt das 9-Euro-Ticket eine große finanzielle Entlastung dar. Daneben konnten durch die Einführung eines einheitlichen und bundesweit gültigen Tickets weitere wesentliche Hürden der ÖPNV-Nutzung abgebaut werden.
- Für viele Befragte ermöglicht das Ticket so einen Zugang zu Mobilitätsangeboten, die sie vorher nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzen konnten. Im Rahmen der quantitativen Erhebung hat sich bestätigt, dass ein Großteil der Befragten während des Ticketbesitzes häufiger unterwegs war. Dieser Effekt nimmt mit zunehmendem Einkommen der Befragten mit einem 9-Euro-Ticket allerdings signifikant ab.
- Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel konnte bei den Befragten unabhängig vom Einkommen deutlich gesteigert werden. Gleichzeitig waren die Befragten vor allem weniger mit dem Pkw unterwegs, aber auch Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad wurden seltener angetreten.
- In der Summe hat der verbesserte Zugang zu Mobilität auch zu besseren Möglichkeiten für die soziale Teilhabe der Befragten geführt. Dies zeigt sich zum einen in der statistischen Analyse vor allem für die unteren Einkommensgruppen in einem höheren Maß an Freizeitaktivitäten, zum anderen zeigt die inhaltsanalytische Auswertung aber auch eine gesteigerte Lebenszufriedenheit vieler Befragten durch vermehrte Sozialkontakte, außerhäusige Aktivitäten und die verbesserte Erreichbarkeit von Angeboten der Daseinsvorsorge.
- Die große Mehrheit der Befragten wünscht sich ein Nachfolgeangebot zum 9-Euro-Ticket. Die Zahlungsbereitschaft der Befragten liegt hier im Mittel bei 25 Euro pro Monat.

6.2 Diskussion und Fazit

Einen Sommer lang hat das 9-Euro-Ticket Deutschland bewegt. Als außergewöhnliches Feldexperiment bot es die Gelegenheit wissenschaftlich zu überprüfen, ob bei einer erheblichen Preissenkung der öffentliche Verkehr an Attraktivität gewinnt und von deutlich mehr Menschen genutzt wird. Wenn auch vornehmlich als verkehrs- und preispolitische Maßnahme zur Entlastung der Pendelwege mit dem Auto gedacht, sind die positiven sozialpolitischen Implikationen dieser Verbilligung von Mobilität auf die gesellschaftliche Teilhabe nicht zu übersehen. So konnte im Rahmen der hier vorgelegten Untersuchung gezeigt werden, dass – bei Vorhandensein eines sehr guten städtischen ÖV-Angebotes – einkommensschwache Haushalte im besonderen Maß von der Einführung des 9-Euro-Tickets profitierten. Es hat sich gezeigt, dass der Zugang zu Mobilität ganz unmittelbar mit der Wahrnehmung von Freizeitaktivitäten und der individuellen Lebenszufriedenheit verknüpft ist.

Gleichwohl hat die Untersuchung genauso ergeben, dass es gesellschaftliche Schichten gibt, die ohne ein entsprechendes Angebot von unserem Verkehrssystem derzeit ausgeschlossen sind und das mit gravierenden Folgen. Wenn der Fahrschein für den Weg zum Facharzt zum unüberwindbaren Hindernis wird oder wenn Menschen einsam sind, weil die Pflege persönlicher Kontakte mit Fahrtkosten verbunden ist, dann ist das als eklatanter gesellschaftlicher Missstand anzusehen. Der Zugang zum Verkehrssystem bestimmt nicht nur darüber, wo ich einkaufe oder wohin ich zum Wochenendausflug fahre, sondern auch darüber, wie beispielsweise mein Zugang zum Gesundheitssystem, zum Bildungssystem oder zum Sozialsystem ist. Mobilität entscheidet hier also auch über Möglichkeiten der persönlichen Entwicklung und kann den individuellen Lebensverlauf grundlegend prägen. Nur wer mobil ist, hat überhaupt die Chance vollumfänglich am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, wie es gelingen kann auch einkommensschwachen Menschen einen Zugang zu Mobilität zu ermöglichen. Im Vergleich zu den vielfach in deutschen Kommunen angebotenen „Sozialtickets“ für Leistungsbezieher:innen nach SGB II war das 9-Euro-Ticket preislich tatsächlich an die Lebensrealitäten von Menschen mit geringen Einkommen angepasst und zudem nicht mit bürokratischen Hürden verknüpft. Vielmehr hat es Zugangsbarrieren in einem Maß abgebaut, das vor Einführung kaum vorstellbar war.

Die hier vorgelegten Studienergebnisse belegen aus Sicht der Autor*innen nachdrücklich, wie groß der Bedarf für einen günstigen Zugang zu einem leistungsfähigen ÖPNV bei Menschen mit geringen Einkommen ist. Diskussionen um Nachfolgeregelungen zum 9-Euro-Ticket sollten sich folglich immer auch an den Bedürfnissen der unteren Einkommensschichten orientieren. Vor diesem Hintergrund kann festgehalten werden, dass Modelle wie der aktuell von Seiten der Bundesregierung vorgeschlagene Preisrahmen von 49 Euro monatlich für ein Nachfolgeticket die finanziellen Ressourcen von Menschen mit geringen Einkommen um ein Vielfaches übersteigt. Es ist nicht davon auszugehen, dass einkommensarme Schichten in der Folge ein solches Ticket erwerben werden (können). Vielmehr braucht es für Menschen mit geringen Einkommen ein Ticket, welches deutlich günstiger im Erwerb, zugleich aber kaum mit bürokratischen Hürden verknüpft ist.

Gleichzeitig hat die Studie ergeben, dass Menschen mit einem höheren Einkommen hinsichtlich der Erweiterung ihrer sozialen Teilhabemöglichkeiten kaum von dem 9-Euro-Ticket profitiert haben. Hier hat neben dem geringen Einstiegspreis vor allem die Einfachheit des Tickets allerdings die Option zur ÖV-Nutzung gegenüber dem eigenen Auto deutlich attraktiviert. In Hinblick auf eine Verkehrswende kann bei einem guten und einfachen ÖV-Angebot so also die Verlagerung auf den ÖPNV offensichtlich durchaus unterstützt werden.

Auch der öffentliche Verkehr hat allerdings seinen gesellschaftlichen Preis. In der Folge kann das bedeuten, dass nicht pauschal ein sehr preisgünstiges Nachfolgeticket für Alle unabhängig vom Einkommen sinnvoll ist, sondern gestaffelte Angebote für verschiedene Einkommens- und Bevölkerungsschichten. Dabei sollten Vergünstigungen möglichst unbürokratisch gestaltet sein und sich weniger am Bezug von Transferleistungen als an tatsächlichen Einkommensniveaus orientieren.

Im Ergebnis bleibt vor allem festzuhalten, dass das 9-Euro-Ticket von enormer Akzeptanz geprägt war und zahlreiche positive Effekte auf Menschen mit geringen Einkommen hatte. Vor diesem Hintergrund sollte es keine temporäre Maßnahme des Sommers 2022 bleiben, sondern vielmehr im Sinne der Förderung der gesellschaftlichen Teilhabe aller Bevölkerungsschichten in ein Nachfolgemodell überführt werden, welches sich auch Menschen mit geringen Einkommen problemlos leisten können.

Literaturverzeichnis

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn.

Engstler Heribert; Menning Sonja; Hoffmann, Elke & Tesch-Römer, Clemens (2004). Die Zeitverwendung älterer Menschen. In: Alltag in Deutschland: Analysen zur Zeitverwendung. Beiträge zur Ergebniskonferenz der Zeitbudgeterhebung 2001/02 am 16./17. Februar 2004 in Wiesbaden. StBA Forum der Bundesstatistik 43: 216–246.

EVAG – Erfurter Verkehrsbetriebe AG (2022a): Tickets & Tarife. Online abrufbar unter: https://www.evag-erfurt.de/evag/home/tickets_abos_tarife/tickets (zuletzt abgerufen am 14. Oktober 2022).

EVAG – Erfurter Verkehrsbetriebe AG (2022b): EVAG in Zahlen und Faktren. Online abrufbar unter: https://www.evag-erfurt.de/evag/home/wir/zahlenundfakten (zuletzt abgerufen am 14. Oktober 2022).

Lucas, Karen (2019): A new evolution for transport-related social exclusion research? Journal of Transport Geography, Volume 81, 102529. DOI: https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102529

Mayring, Philipp (2002): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zum qualitativen Denken. 5. Aufl. Weinheim, Basel: Beltz (Beltz Studium).

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.

Sheller, Mimi (2018): The Politics of Movement in an Age of Extremes. London; Brooklyn, NY: Verso.

Stadt Erfurt (Hg.) (o.J.): Bevölkerung in Stadtteilen zum 31.12.2018. Online abrufbar unter: https://www.erfurt.de/ef/de/rathaus/daten/bevoelkerung/stadtteile/index.html (zuletzt abgerufen am 14. Oktober 2022).

Stadt Erfurt (Hg.) (2022): Monatskarte (Sozialticket). Online abrufbar unter: https://www.erfurt.de/ef/de/rathaus/bservice/leistungen/leistung-1764.htmc (zuletzt abgerufen am 14. Oktober 2022).

Stadt Erfurt (Hg.) (2020): Sozialstrukturatlas 2020 zur Beschreibung der Lebenslagen der Erfurter Bevölkerung. Online abrufbar unter: https://www.erfurt.de/mam/ef/service/mediathek/publikationen/2020/sozialstrukturatlas_2020.pdf (zuletzt abgerufen am 14. Oktober 2022).

Statista (Hg.) (2021): Anzahl der Personen in Deutschland, die einen Pkw-Führerschein besitzen, von 2018 bis 2021 (in Millionen). Umfrage in Deutschland zum Besitz eines PKW-Führerscheins bis 2021. Online abrufbar unter: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/172091/umfrage/besitz-eines-pkw-fuehrerscheins/ (zuletzt abgerufen am 14. Oktober 2022).

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2022): Bilanz zum 9-Euro-Ticket. Online abrufbar unter: https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx (zuletzt abgerufen am 6. Oktober 2022).

VMT – Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (2022): Ticketangebot. Online abrufbar unter: https://www.vmt-thueringen.de/tickets/tickets-und-tarife/ticketangebot/ (zuletzt abgerufen am 14. Oktober 2022).

Anhang: Fragebogen

Haushaltsbefragung zum 9-Euro-Ticket

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Liebe Erfurterin, lieber Erfurter,

die Fachhochschule Erfurt führt derzeit eine Befragung zur Mobilität an Ihrem Wohnort durch. Im Rahmen der Umfrage wollen wir wissen, ob Sie das im Moment angebotene 9-Euro-Ticket für den öffentlichen Nahverkehr nutzen oder nicht und was die jeweiligen Gründe dafür sind. Die Teilnahme an dieser Befragung hilft uns, mehr darüber zu erfahren, wie das Angebot angenommen wird, für welche Zwecke das Ticket genutzt und ob es auch künftig beibehalten werden sollte oder nicht.

Die Teilnahme an der Befragung erfolgt vollkommen freiwillig. Die ausgefüllten Fragebögen können nicht zu Ihnen zurückverfolgt werden und alle Daten werden anonym verarbeitet. Wenn Sie an der Befragung teilnehmen wollen, dann füllen Sie bitte diesen Fragenbogen vollständig aus und senden ihn mittels des beigefügten Rückumschlages möglichst bis 31. August 2022 an die Fachhochschule Erfurt zurück. Der Rückumschlag ist bereits frankiert, so dass Sie ihn nur noch zum nächsten Briefkasten bringen müssen und Ihnen keine Kosten entstehen. An der Befragung können alle Erfurterinnen und Erfurter teilnehmen, ganz unabhängig davon, ob Sie das Ticket gekauft haben oder nicht. Die Ergebnisse können Sie ab Ende September unter www.verkehr-und-raum.de finden.

Sollten Sie Rückfragen zu unserer Befragung haben, melden Sie sich gern per E-Mail bei Dr. Claudia Hille, die die Studie an der Fachhochschule Erfurt leitet: claudia.hille@fh-erfurt.de.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Fragen zu Ihrer Verkehrsmittelwahl

1. Besitzen Sie einen Führerschein?

☐ ja ☐ nein

2. Können Sie Fahrrad fahren?

☐ ja ☐ nein

3. Welche Verkehrsmittel nutzen Sie in Ihrem Alltag?

	Täglich bzw. fast täglich	An ein bis drei Tagen pro Woche	An ein bis drei Tagen im Monat	Seltener als monatlich	Nie bzw. fast nie
Auto als Fahrer/in	☐	☐	☐	☐	☐
Auto als Mitfahrer/in	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad/Elektrofahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
ÖPNV (Bus, Straßenbahn)	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad/Moped/Mofa	☐	☐	☐	☐	☐
Wege ausschließlich zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing-Fahrzeug	☐	☐	☐	☐	☐
E-Scooter (auch Leihangebote)	☐	☐	☐	☐	☐

4. Bitte denken Sie an die Zeit vor Einführung des 9-Euro-Tickets (also bis 31. Mai dieses Jahres). Welche Fahrkartenart haben Sie beim Fahren mit Bus und Bahn in Erfurt genutzt?
Kreuzen Sie bitte alle zutreffenden Antworten an.

☐ Einzelfahrschein, Tageskarte, 4-Fahrten-Karte
☐ Wochenkarte
☐ Sozialticket (Monatsticket mit Zuschuss der Stadt Erfurt)
☐ Monatsticket (ohne Zuschuss)
☐ Jahreskarte
☐ Jobticket, Semesterticket, etc.
☐ Anderes
☐ Ich fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Erfurt.

5. Wie häufig gehen Sie im Allgemeinen den nachfolgenden Freizeitaktivitäten nach?

	Täglich bzw. fast täglich	An ein bis drei Tagen pro Woche	An ein bis drei Tagen im Monat	Seltener als monatlich	Nie bzw. fast nie
Aktivitäten im Freien (z.B. Joggen, Spielplatz)	□	□	□	□	□
Ausflug in die Stadt (z.B. Shoppen, Bummeln)	□	□	□	□	□
Regelmäßige gemeinsame Aktivitäten (z.B. Verein, organisierte Treffs, Ehrenamt)	□	□	□	□	□
Besuch von oder bei Freund/innen, Familie oder Bekannten	□	□	□	□	□
Ausgehen mit Freunden oder Bekannten (z.B. Gaststätten, Kneipe, Kino, Konzert)	□	□	□	□	□
Nutzung kostenpflichtiger Freizeitangebote (z.B. Schwimmbad, Fitnessstudio, Kletterhalle)	□	□	□	□	□
Tagesausflüge oder Reisen mit Übernachtung	□	□	□	□	□

6. Würden Sie gerne häufiger Freizeitaktivitäten durchführen?

□ Nein, ich habe kein Interesse.
□ Ja, aber ich habe keine Zeit dafür.
□ Ja, aber die Fahrt dorthin ist mir zu teuer.
□ Ja, aber der Eintrittspreis ist mir zu hoch.
□ Ja, aber ich finde keine Person die mich begleitet.
□ Ja, aber ich habe gesundheitliche Einschränkungen.
□ Ja, aber die Aktivität ist mir zu weit entfernt oder zu umständlich zu erreichen.

7. Haben Sie in den Monaten Juni, Juli und/oder August das 9-Euro-Ticket genutzt?
Wenn Sie das Ticket in mehreren Monaten genutzt haben, kreuzen Sie bitte alle zutreffenden Antworten an.

□ Ja, im Juni. □ Ja, im Juli. □ Ja, im August.
□ Nein.
(→ Falls Sie mit „Ja" geantwortet haben, bitte beantworten Sie als nächstes Frage 9.)

8. Falls Sie sich gegen den Kauf eines 9-Euro-Tickets entschieden haben, was waren die Gründe?

□ Ich kann mir das 9-Euro-Ticket nicht leisten.
□ Ich benötige kein Ticket für Bus und Bahn.
□ Ich kenne das 9-Euro-Ticket nicht.
□ Sonstiges, und zwar: _____

(→ Bitte beantworten Sie als nächstes Frage 12.)

Fragen zu Ihrer Mobilität nach Einführung des 9-Euro-Tickets

9. Wie sehr haben sich Ihre Gewohnheiten im Alltag unterwegs zu sein seit der Einführung des 9-Euro-Tickets verändert?

	Viel seltener unterwegs	Eher seltener unterwegs	Gleich oft unterwegs	Eher öfter unterwegs	Viel öfter unterwegs	Kann ich nicht sagen	Nie unterwegs
Insgesamt bin ich…	□	□	□	□	□	□	□
Zu Fuß bin ich…	□	□	□	□	□	□	□
Mit dem Auto bin ich…	□	□	□	□	□	□	□
Mit dem Fahrrad bin ich…	□	□	□	□	□	□	□
Mit dem ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Regionalbahn) bin ich…	□	□	□	□	□	□	□
Mit dem ICE/Fernzug bin ich…	□	□	□	□	□	□	□

10. Für welche Zwecke haben Sie das 9-Euro-Ticket in den zurückliegenden zwei Monaten genutzt?
Bitte kreuzen Sie alle zutreffenden Antworten an.

- □ Tagesausflüge
- □ Besuche bei Verwandten, Freund/innen und/oder Bekannten
- □ Wege zur Begleitung von Personen (Kinder, Großeltern usw.)
- □ Einkaufen
- □ Sonstiges
- □ Urlaub oder Kurzreise zu touristischen Zielen
- □ Dienst- und Geschäftsreisen
- □ Arbeitsweg/Ausbildungsweg
- □ andere Wege in der Freizeit (z.B. zum Sport)

11. Wie sehr hat sich Ihr Freizeitverhalten durch Einführung des 9-Euro-Tickets verändert?

	Viel seltener	**Eher seltener**	**Gleich oft**	**Eher öfter**	**Viel öfter**	**Kann ich nicht sagen**	**Mache ich nie**
Aktivitäten im Freien (z.B. Joggen, Spielplatz)	□	□	□	□	□	□	□
Ausflug in die Stadt (z.B. Shoppen, Bummeln)	□	□	□	□	□	□	□
Regelmäßige gemeinsame Aktivitäten (z.B. Verein, organisierte Treffs, Ehrenamt)	□	□	□	□	□	□	□
Besuch von oder bei Freund/innen, Familie oder Bekannten	□	□	□	□	□	□	□
Ausgehen mit Freunden oder Bekannten (z.B. Gaststätten, Kneipe, Kino, Konzert)	□	□	□	□	□	□	□
Nutzung kostenpflichtiger Freizeitangebote (z.B. Schwimmbad, Fitnessstudio, Kletterhalle)	□	□	□	□	□	□	□
Tagesausflüge oder Reisen mit Übernachtung	□	□	□	□	□	□	□

12. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

	Lehne völlig ab	**Lehne eher ab**	**Teils/ teils**	**Stimme eher zu**	**Stimme völlig zu**	**Trifft auf mich nicht zu**
Ich möchte, dass es ein ähnliches Angebot auch ab September gibt.	□	□	□	□	□	□
Ich habe das 9-Euro-Ticket gekauft, weil es so preisgünstig ist.	□	□	□	□	□	□
Das 9-Euro-Ticket ermöglicht mir eine Nutzung von Bus und Bahn, die so vorher nicht möglich war.	□	□	□	□	□	□
Das 9-Euro-Ticket ist im Grunde Geldverschwendung des Staates.	□	□	□	□	□	□
Das 9-Euro-Ticket hilft mir nicht meine finanziellen Probleme zu lösen.	□	□	□	□	□	□
Durch das 9-Euro-Ticket ist es für mich viel einfacher Bus und Bahn zu nutzen, da ich nur noch einsteigen muss.	□	□	□	□	□	□
Ich meide den ÖPNV aktuell, da Bus und Bahn durch das 9-Euro-Ticket sehr voll sind.	□	□	□	□	□	□
Das 9-Euro-Ticket ist eine echte finanzielle Entlastung für mich.	□	□	□	□	□	□

13. Wie viel Geld würden Sie im Monat für ein Ticket ausgeben, welches dauerhaft die gleichen Möglichkeiten bietet wie das aktuelle 9-Euro-Ticket? *Bitte tragen Sie einen Betrag in das Freifeld ein.*

Ich wäre bereit _____ Euro pro Monat für ein solches Ticket auszugeben.

Fragen zu Ihrer Lebenssituation

14. Wie viele Erwachsene (Sie eingeschlossen) und wie viele Kinder leben in Ihrem Haushalt?
Tragen Sie die Anzahl bitte in das jeweilige Freifeld ein.

In meinem Haushalt leben _____ Erwachsene und _____ Kinder.

Und wie viele dieser Personen besitzen ein 9-Euro-Ticket? _____ Personen (inkl. Kinder)

15. Welches Geschlecht haben Sie?

□ Weiblich □ Männlich □ Divers

16. Wie alt sind Sie?

Ich bin _____ Jahre alt.

17. Besitzen Sie die deutsche Staatsbürgerschaft?

□ Ja □ Ja, mit ausländischen Wurzeln. □ Nein

18. Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

□ Ja, durch eine Gehbehinderung □ Ja, durch eine Sehbehinderung
□ Ja, durch (eine) andere Einschränkung(en) □ Nein, ich habe keine Einschränkungen in meiner Mobilität.

19. Welcher beruflichen Tätigkeit gehen Sie aktuell nach?

□ Voll erwerbstätig
□ Kurzarbeit
□ Teilzeitbeschäftigt
□ Selbstständig
□ Ausbildung/Lehre
□ Praktikum oder Ähnliches
□ Schüler/in
□ Studium
□ Geringfügig erwerbstätig, z.B. Mini Job, Midi Job
□ Freiwilliges Soziales Jahr, Bundesfreiwilligendienst
□ Rentner/in
□ In Mutterschutz/Elternzeit
□ Nicht erwerbstätig, z.B. Hausfrau/Hausmann
□ Arbeitslos
□ Sonstiges

20. Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushalts in Euro? *Bitte beziehen Sie alle im Haushalt verfügbaren Einkommensarten ein – also die monatliche Summe aus Lohn, Gehalt, Einkommen aus selbständiger Tätigkeit, Rente oder Pension, jeweils nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen für alle Haushaltsmitglieder. Zum Einkommen zählen auch Leistungen wie Kindergeld, Wohngeld oder Sozialhilfe oder sonstige Einkünfte.*

□ bis 500 Euro □ 501 bis 1.000 Euro □ 1.001 bis 1.500 Euro
□ 1.501 bis 2.000 Euro □ 2.001 bis 2.500 Euro □ 2.501 bis 3.000 Euro
□ 3.001 bis 3.500 Euro □ 3.501 bis 4.000 Euro □ über 4.000 Euro

Abschluss der Befragung

21. Haben Sie weitere Anmerkungen zu Erfahrungen, die Sie mit dem 9-Euro-Ticket gemacht haben? Wollen Sie uns noch etwas mitteilen? *Bitte in das Freifeld eintragen.*