



**INSTITUT VERKEHR
UND RAUM**

der Fachhochschule Erfurt

Das 9-Euro-Ticket im Spannungsfeld von sozialer Teilhabe, Armut und Mobilität

**Ergebnisse einer empirischen Untersuchung von einkommensschwachen
Haushalten**

Dr. Claudia Hille

Online-Diskussion Wissenschaft und Politik im Dialog, 23. Februar 2023

- **Mobilität ist wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe, aber Mobilität ist i.d.R. mit finanziellen Kosten verbunden**
 - **Folge:** Menschen mit geringen finanziellen Mitteln kann der Zugang zu Mobilität fehlen („**Mobilitätsarmut**“)
 - **Folge:** ohne Zugang zu Mobilität fehlen Möglichkeiten an räumlich entfernten Orten Aktivitäten auszuüben oder soziale Kontakte aufrecht zu erhalten („**mobilitätsbezogene soziale Exklusion**“)

Empirische Beispiele für Mobilitätsarmut:

- Menschen mit niedrigerem ökonomischen Status legen in Dtl. weniger und kürzere Wege zurück als Menschen mit höherem ökonomischen Status (vgl. BMVI 2019)
- 10 % der Menschen mit niedrigem ökonomischen Status können sich in Dtl. keine regelmäßige Nutzung des ÖPNVs leisten (vgl. Baptista & Marlier 2020)

Empirische Untersuchung

- Haushaltsbefragung mit 6.000 verteilten Fragebögen
- Rücklauf: 1.157 Fragebögen
- Auswertung mit statistischen Verfahren und qualitativer Inhaltsanalyse
- 457 auswertbare Kommentare
- 39,5 % der Befragten nutzten das offene Kommentarfeld

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

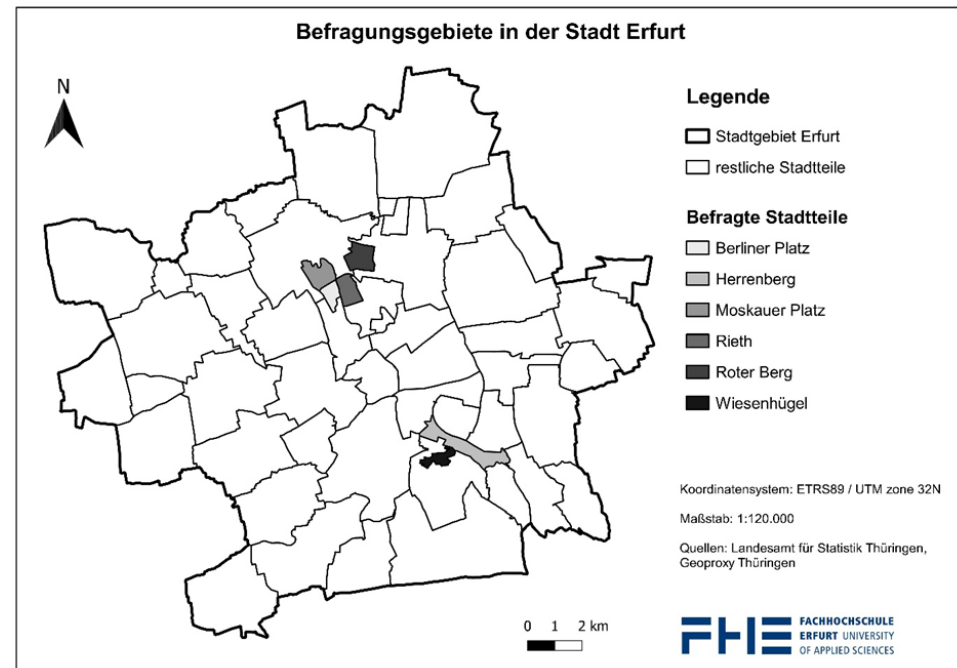
21. Haben Sie weitere Anmerkungen zu Erfahrungen, die Sie mit dem 9-Euro-Ticket gemacht haben? Wollen Sie uns noch etwas mitteilen? Bitte in das Freifeld eintragen.

Forschungsfrage:

- Welche Auswirkungen hat das 9-Euro-Ticket auf die Mobilität und soziale Teilhabe von Menschen mit geringen Einkommen gehabt?

Untersuchungsgebiet

- 6 ausgewählte Stadtteile in Erfurt
- Nicht zentral im Stadtgebiet gelegen
- Sehr gute Anbindung an das ÖPNV-Netz (alle Gebiete haben eine Anbindung an die Straßenbahn)
- Großwohnsiedlungen („Plattenbau“) der 1970er und 1980er



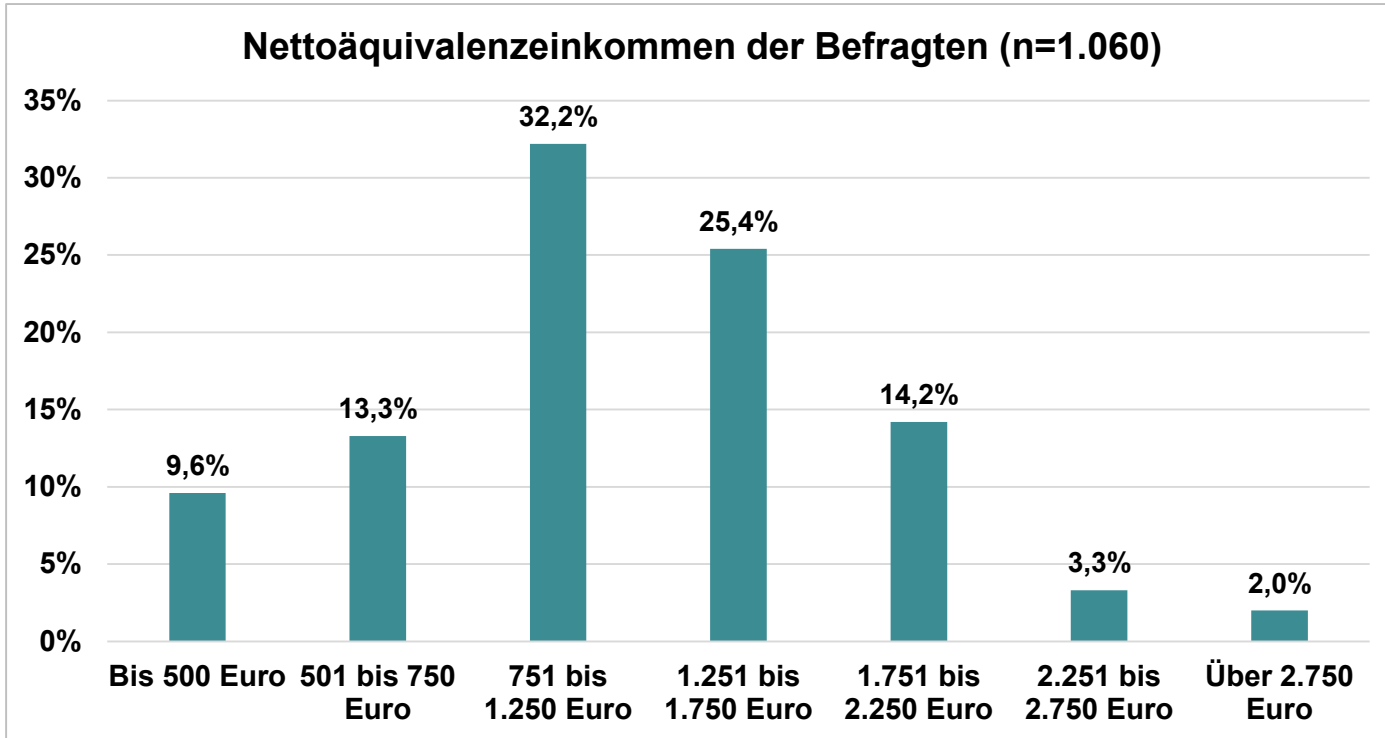
Untersuchungsgebiet

- Deutlich geringeres Einkommensniveau wie durchschnittlich im Stadtgebiet
- Überdurchschnittlich hohe Quoten an Transferleistungsempfänger:innen
- Sehr hohe Bevölkerungsdichte
- Im Sozialatlas der Stadt als Gebiete mit besonderem Unterstützungsbedarf gekennzeichnet



Bildquelle: eigenes Fotoarchiv

Einkommensverteilung der Stichprobe



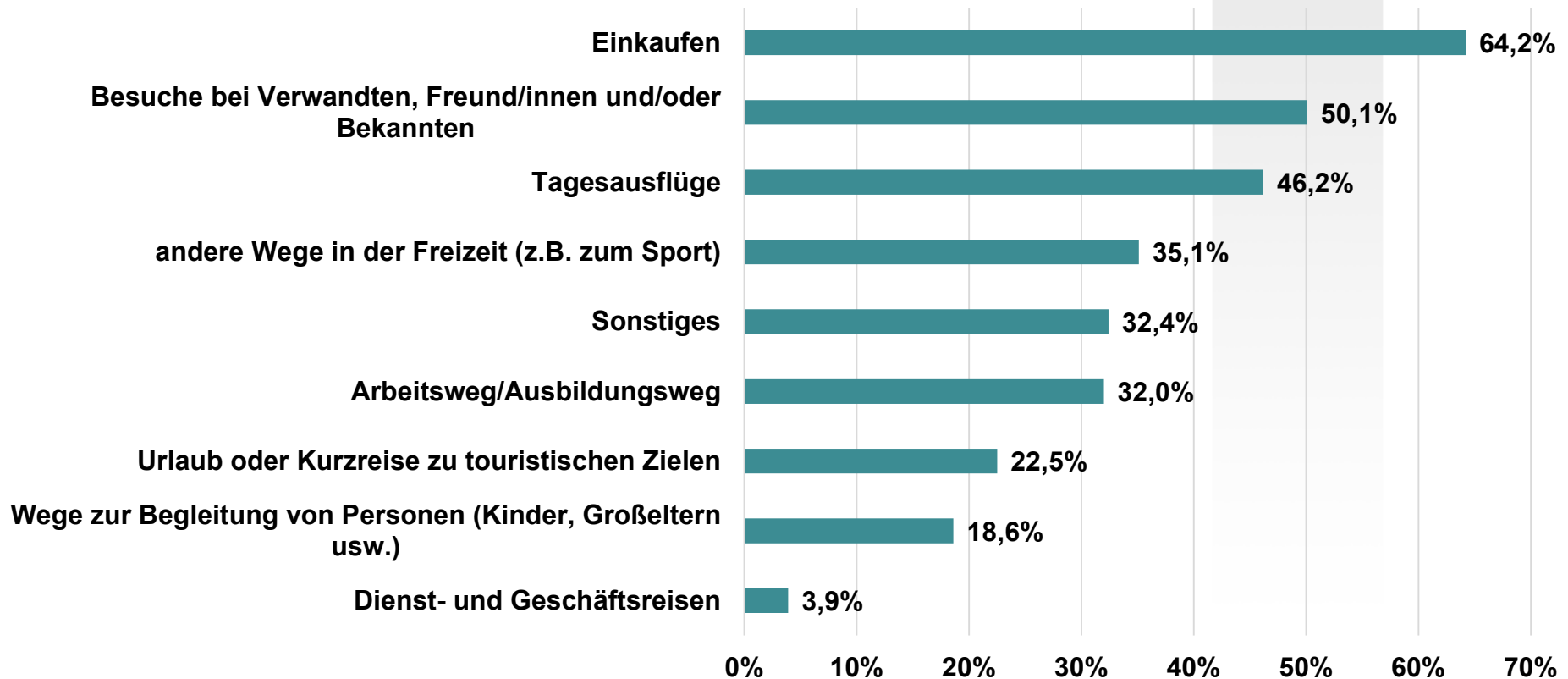
➤ Mittelwert: 1.368 Euro

➤ Median: 1.250 Euro

Besitz des 9-Euro-Tickets:

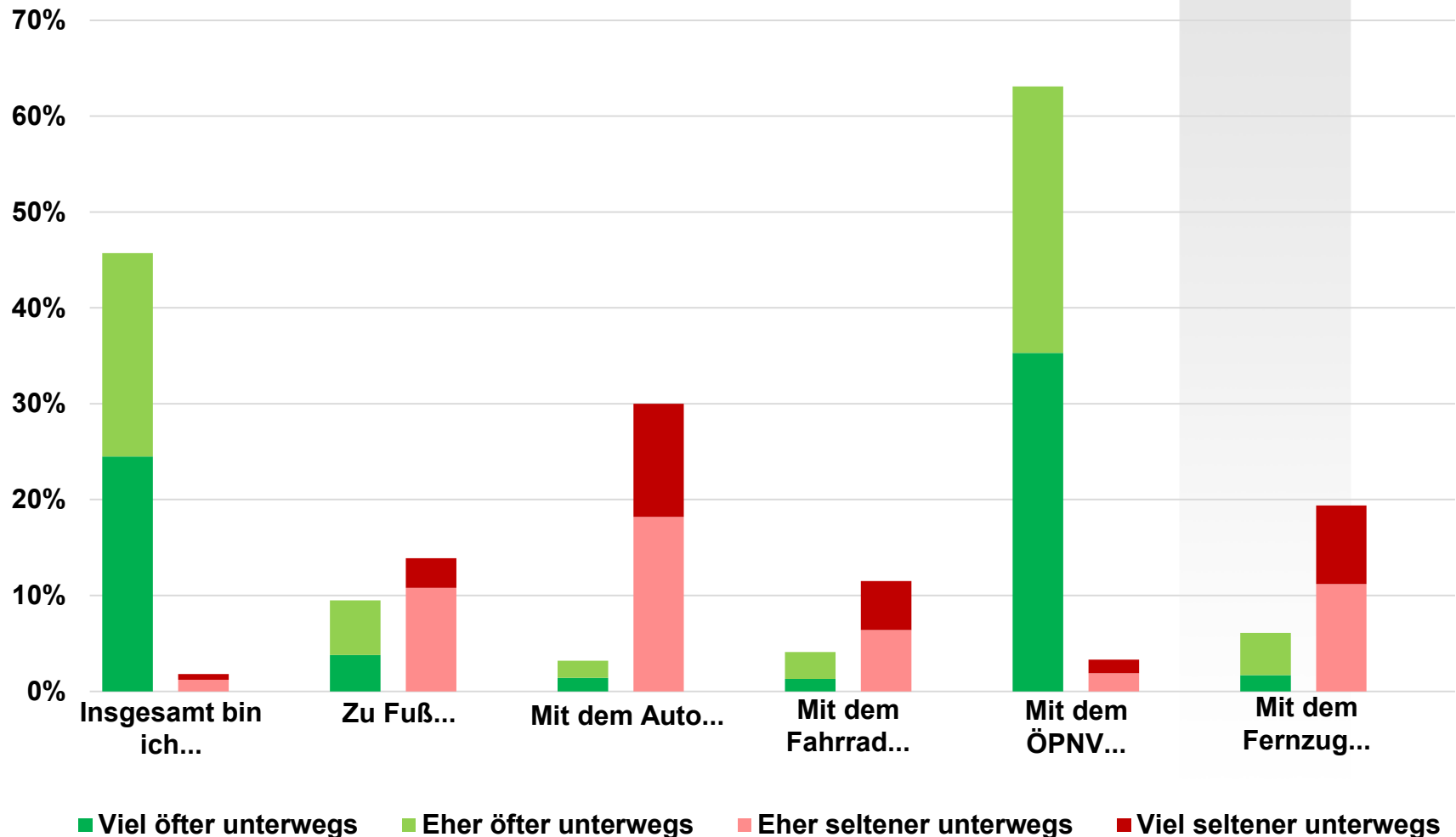
- 87,2 % der Befragten haben das Ticket in min. einem der drei Monate gekauft

Wegezwecke bei der Nutzung des 9-Euro-Tickets (n=968)



Veränderungen des Mobilitätsverhaltens

Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (n=992)

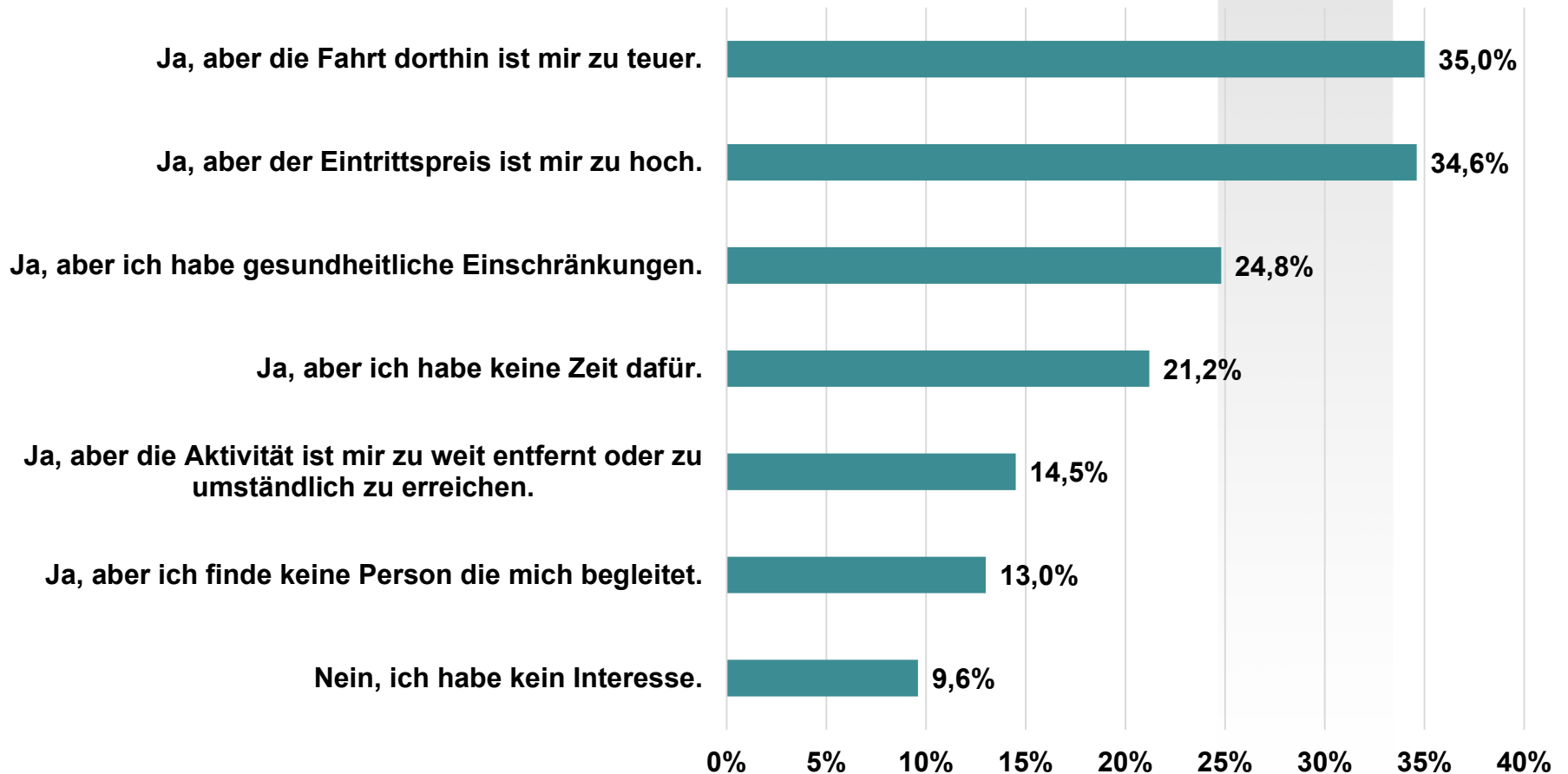


Veränderungen des Mobilitätsverhaltens

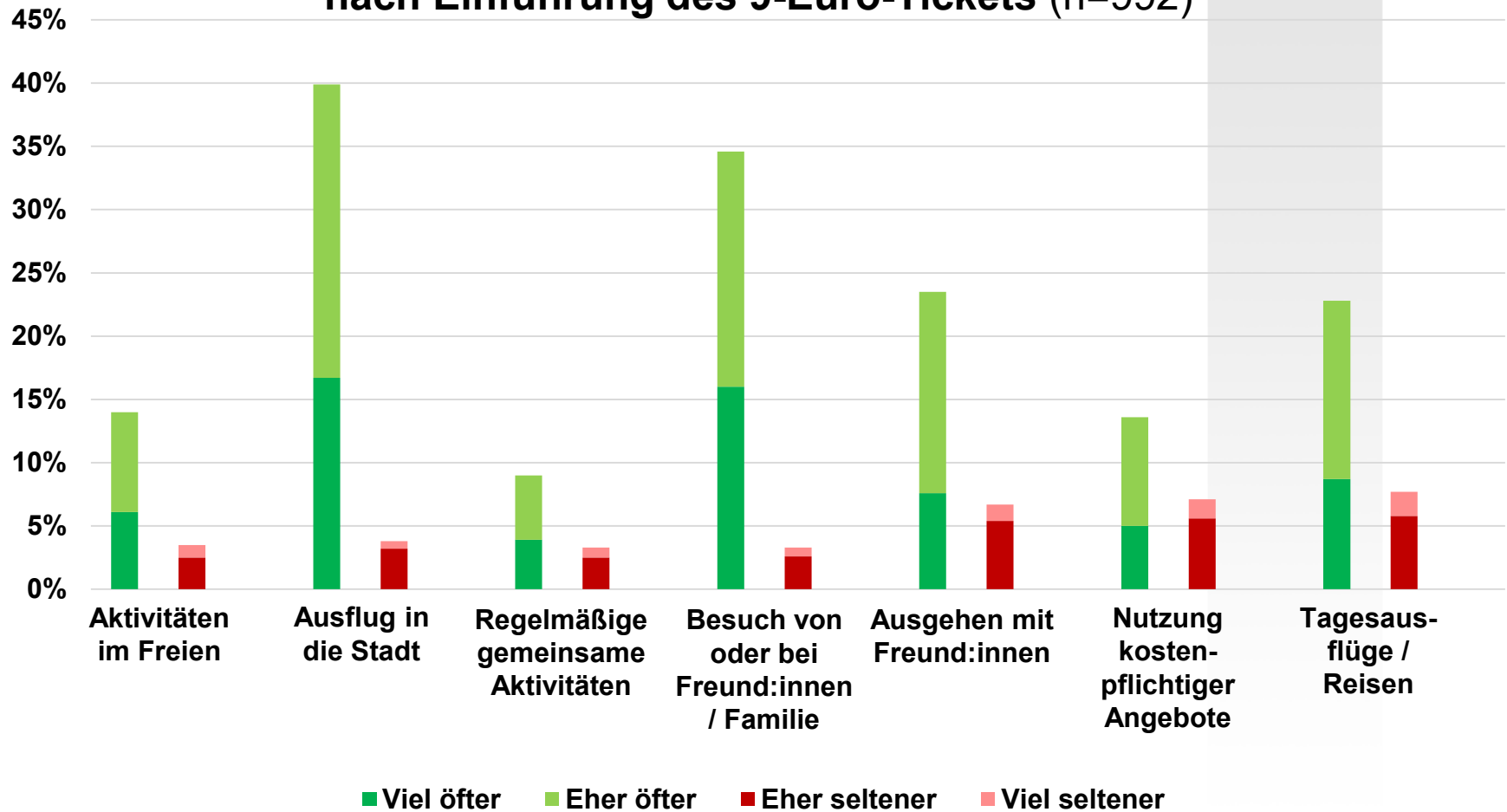
		Äquivalenzeinkommen				
		Bis 500 Euro	Bis 750 Euro	Bis 1.250 Euro	Bis 1.750 Euro	Über 1.750 Euro
Veränderung im Mobilitätsverhalten	Insgesamt bin ich...					
	Viel seltener unterwegs	5,6 %	0,0 %	0,4 %	0,6 %	0,0 %
	Eher seltener unterwegs	2,8 %	1,0 %	1,2 %	1,7 %	1,9 %
	Gleich oft unterwegs	20,8 %	29,2 %	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 %
	<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	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 %	
<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	89	119	282	215	168	

- Gesamtmobilität: $\rho = -0,210$
- ÖPNV: $\rho = -0,126$

Gründe für unterlassene Freizeitaktivitäten (n=1.068)



Veränderungen im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (n=992)



Freizeitverhalten nach Einführung des 9-Euro-Tickets

		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 %
	<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	<i>74</i>	<i>98</i>	<i>260</i>	<i>204</i>	<i>157</i>
	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 %
<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	<i>77</i>	<i>100</i>	<i>260</i>	<i>193</i>	<i>155</i>	

Ausflug in die Stadt: $p = -0,147$;
Besuch bei Freund:innen, Familie oder Bekannte: $p = -0,221$

- **Ermöglichung von Ausflügen und kurzen Reisen, die vorher finanziell nicht leistbar waren**

„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)

- **Neben finanziellen Aspekten spielt auch die einfach und flexible Organisation eine Rolle**

„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)

- **Bessere Erreichbarkeit von Angeboten zur Erfüllung von Grundbedürfnisse (Fachärzte, Einkauf), die am direkten Wohnort nicht erfüllt werden können**

„Ich habe endlich wieder ein Gefühl für das Leben bekommen. Ich konnte auch Arzttermine machen, was vorher nicht möglich war.“ (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)

- **Pflege von Sozialkontakten auch mit Mobilitätskosten verbunden**
- **Förderung von sozialen Kontakten und weniger Einsamkeit**

„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)

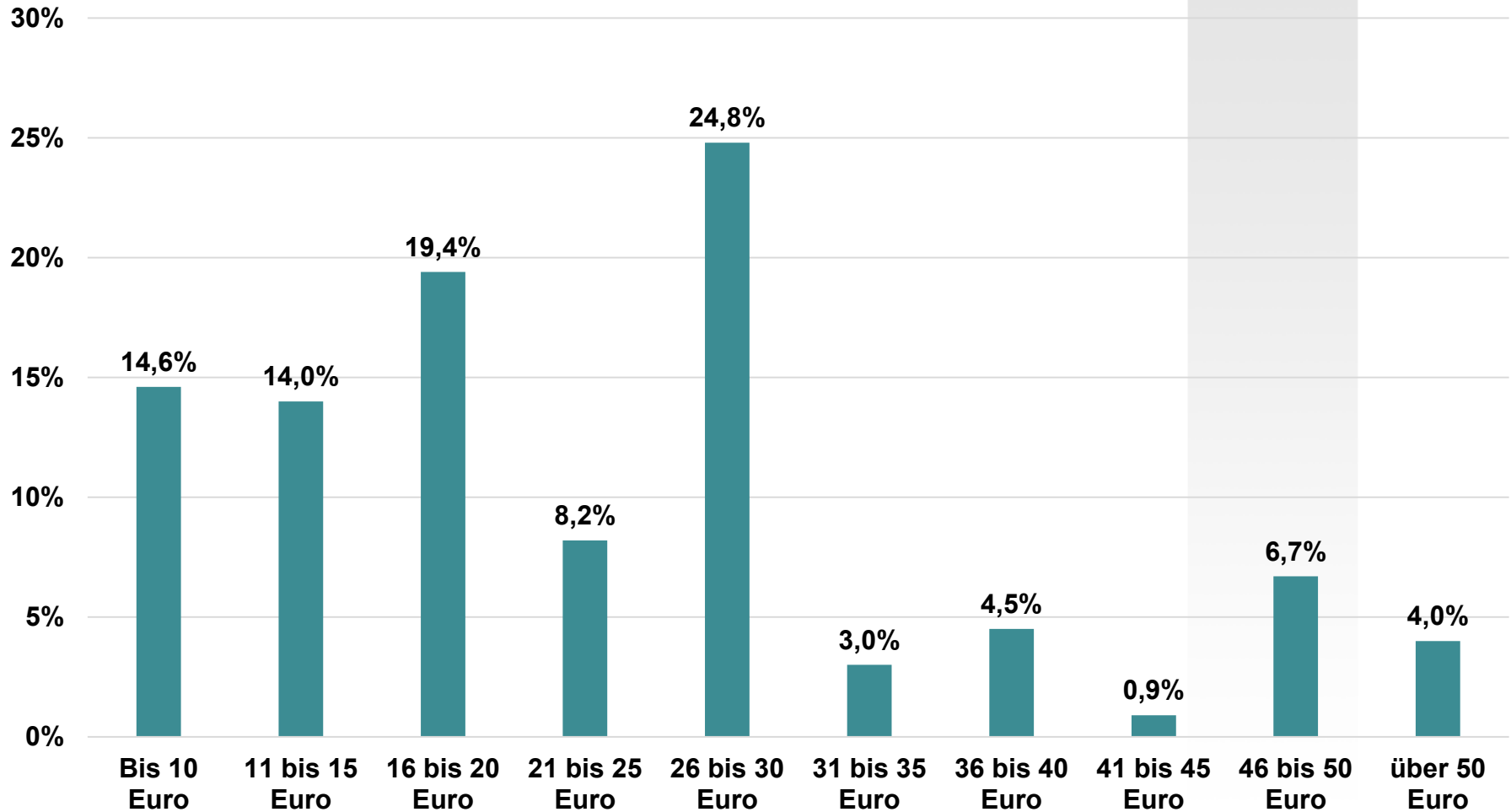
„Ich kann mich öfter mit Freunden treffen. Es hilft bei der Bewältigung von Alterseinsamkeit. [...]“ (Fragebogen Nr. B-14: weiblich, 78 Jahre, in Rente, alleinlebend)

- **Deutliche Entlastungseffekte bei Befragten**
- **Monatsticket zum Normalpreis kaum bezahlbar für Einkommensarme, insbesondere in Haushalten in denen mehrere Monatstickets gekauft werden müssten**

„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. [...]“
(Fragebogen Nr. M-72: weiblich, 80 Jahre, in Rente, alleinlebend)

„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)

Zahlungsbereitschaft für Nachfolgeticket (n=987)



Fazit: Wie gelingt mehr Mobilitätsgerechtigkeit?

- Das 9-Euro-Ticket hat Menschen mit geringen Einkommen vielfach einen Zugang zum ÖPNV ermöglicht der so vorher nicht möglich war.
- ÖPNV ist das Rückgrat des Verkehrssystems → Ausbau und Weiterentwicklung des ÖPNV notwendig für Verkehrswende
- Menschen mit geringen Einkommen profitieren in urbanen, gut angebundenen Gebieten im besonderem Maß → Was ist mit dem ländlichen Raum?
- Zugang zu Mobilität bestimmt Chancen der Teilhabe → Fehlender Zugang ist gesellschaftlicher Missstand
- Verkehrspolitik, die sich an Bedürfnissen aller Einkommenschichten orientiert

Fragen?

Kontakt:

Dr. Claudia Hille

Institut Verkehr und Raum
Fachhochschule Erfurt
Altonaer Str. 25, 99085 Erfurt

Mail: claudia.hille@fh-erfurt.de

www.verkehr-und-raum.de

- Baptista, I. und Marlier, E. (2020):** Access to Essential Services for People on Low Incomes in Europe. An Analysis of Policies in 35 Countries. European Commission/European Social Policy Network, Brüssel.
- Büttner, B.; Wulfhorst, G.; Crozet, Y. und Mercier, A. (2013):** The impact of sharp increases in mobility costs analysed by means of the vulnerability assessment. In: World Conference on Transport Research, Rio de Janeiro.
- Lucas, K.; Mattioli, G.; Verlinghieri, E. und Guzman, A. (2016):** Transport poverty and its adverse social consequences. Proc. Inst. Civ. Eng. Transp. 169 (6), 353–365.
- Mattioli, G. (2017):** “Forced car ownership” in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. Soc. Incl. 5 (4), 147–160.
- Mattioli, G. (2021):** Transport poverty and car dependence: A European perspective. In: Pereira, R.H.M. und Boisjoly, G. (Hrsg.): Advances in Transport Policy and Planning. Academic Press: Cambridge
- Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S.; Lanzendorf, M. (2020):** Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23. Frankfurt a.M.