

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 06.02.2023
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

INFORMATION

I0037/23

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	14.02.2023	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	02.03.2023	öffentlich
Stadtrat	16.03.2023	öffentlich

Thema: Erfahrungen und Auswirkungen des 9-Euro-Tickets

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 14.11.2022 den Antrag A0215/22 beschlossen:

„Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Erfahrungen und die Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auszuwerten und diese Auswertung als Information vorzulegen.“

Die Verwaltung informiert nachfolgend über die Auswertung der Auswirkungen des 9-Euro-Tickets. Die Informationsvorlage wurde gemeinsam mit der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) erstellt.

Das vergünstigte Ticket galt in den Monaten Juni, Juli und August 2022 deutschlandweit im ÖPNV und SPNV. Der Preis betrug 9 Euro pro Kalendermonat und Person. Fahrgäste mit einem MVB-Abonnement profitierten durch eine automatische Umstellung und mussten kein zusätzliches Ticket erwerben.

Aus der repräsentativen bundesweiten Marktforschung zum 9-Euro-Ticket im Auftrag des Verbandes der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden Erkenntnisse für die Nutzung in der Landeshauptstadt Magdeburg abgeleitet. Aus Kostengründen erfolgte keine separate zusätzliche Marktforschung auf kommunaler Ebene.

Wichtige Ergebnisse der Online-Befragung von insgesamt mehr als 78.000 Personen sind:

- 26% der Befragten haben ein 9-Euro-Ticket erworben, 6% dessen Kauf geplant und weitere 18% als Abo-Kunden davon profitiert – insgesamt ein Anteil von 50%
- von den aktiven Käufern des 9-Euro-Tickets (ohne Abo-Kunden) haben den ÖPNV vorher genutzt:
 - o 54% mindestens einmal im Monat (Bestandskunden)
 - o 26% nur 1-10-mal im Jahr (Selten- / Gelegenheitsnutzer => aktivierte Kunden)
 - o 20% normalerweise nie (Neukunden)
- die häufigsten Anlässe für die Nutzung des 9-Euro-Tickets (Mehrfachnennungen möglich) waren:
 - o Alltagsfahrten (51%, Erledigungen, Arztbesuche, Shopping etc.)
 - o Besuche von Freunden und Verwandten (39%)

- Wege zur Arbeit oder Schule (35%) und
- Ausflüge (33%, Natur, Wandern, Kultur)
- wichtigste Kaufgründe (Mehrfachnennungen möglich) waren der Preis (69%), die Flexibilität der Nutzung (40%), weniger Autofahrten (40%), die deutschlandweite Gültigkeit (33%) und der Umweltschutz (31%)
- Abschätzung der Klimawirkungen des 9-Euro-Tickets aus der bundesweiten Marktforschung und dem „TREMODO-Modell“ des Umweltbundesamtes:
 - Fahrtenanzahl: rund 1 Mrd. Fahrten / Monat
 - 10% davon vom Auto verlagert, mit durchschnittlicher Fahrtweite von 50 km
 - Fahrtweite, die vom Auto verlagert wurde = 5 Mrd. Personenkilometer / Monat
 - Einsparung an Klimagasen rund 600.000 t CO₂ / Monat

Zwischenfazit aus der bundesweiten Marktforschung – positive Einflüsse auf:

- Verkehr: Nachfragesteigerung im ÖPNV (Neukunden), verlagerte Autofahrten
- innerstädtische Wirtschaft: verstärkte Nutzung des ÖPNV auch zum Shopping etc.
- Kultur: mehr Ausflugsfahrten mit Bussen und Bahnen auch zu kulturellen Zwecken
- Klimaschutz: bundesweite Einsparung von 1,8 Mio. t CO₂ im Aktionszeitraum, häufige Kaufgründe waren auch Klimaschutz und Reduzierung der Zahl von Autofahrten

Absatz des 9-Euro-Tickets bei der MVB:

- Verkauf von durchschnittlich rund 47.900 Tickets pro Monat bzw. rund 143.700 Tickets im Aktionszeitraum
- hinzu kommen Fahrgäste mit Abo, Job- oder Azubiticket: rund 19.000 pro Monat bzw. rund 57.000 im Aktionszeitraum
- Fahrgäste mit 9-Euro-Ticket insgesamt: rund 66.900 pro Monat bzw. rund 200.700 im Aktionszeitraum

Einfluss auf die Fahrgastzahlen bei der MVB

- im Aktionszeitraum Juni bis August 2022 wurden die Werte von 2019 übertroffen
- im Juni wurden 3,8 Millionen Fahrgäste gezählt, was den höchsten Wert seit Beginn der Pandemie darstellt
- positive Entwicklung des Abo-Bestandes (langfristige Kundenbindung) ab September 2022 (Vergleich zum Vormonat: September = +1,64% und Oktober = +2,55%)

Aspekte der Preisgestaltung und Finanzierung

- als Mitglied des Verbundes ist die MVB verpflichtet, den marego-Tarif anzuwenden
- der öffentliche Finanzierungsbedarf steigt von aktuell 120 Euro pro Einwohner bis zum Jahr 2030 auch ohne die zusätzlichen Wirkungen des 9-Euro-Tickets stark an (VDV-Gutachten zur Finanzierung von Leistungskosten vom 11.06.2021)
- bei einer Stabilisierung der Betriebsleistung auf dem Niveau des Jahres 2018 wären im Jahr 2030 durch Kostensteigerungen 180 Euro pro Einwohner aufzuwenden (ohne Berücksichtigung der Wirkungen des 9-Euro-Tickets)
- um die Klimaziele zu erreichen, sind im Jahr 2030 hingegen mindestens 296 Euro pro Einwohner Mittel der öffentlichen Hand nötig, zzgl. Ausgleichsleistungen für ein Deutschlandticket

- die Einführung eines Deutschlandtickets (49-Euro-Ticket) hat Auswirkungen auf die Tarif-gestaltung aller Verbände, Verkehrsunternehmen, Kommunen sowie auf die ÖPNV-Finanzierung in der Landeshauptstadt Magdeburg

Fazit

- Als Verbundpartner gibt es keinen alleinigen Spielraum zur Preisgestaltung
- der Finanzierungsbedarf und erfordert eine Dynamisierung der Finanzbeiträge (Finanzierung erfolgt durch Bund / Land / Stadt)
- der Fahrpreis ist auf Grund politischer Festlegungen zu Ticketpreisen z. T. nicht mehr von den Verkehrsunternehmen bzw. Verbänden beeinflussbar
- die klimapolitisch notwendige Verkehrswende erfordert steigende Verkehrsleistungen des ÖPNV (vgl. Ziele des Verkehrsentwicklungsplans und des Nahverkehrsplans)
- diese Verkehrsleistungen werden je Fahrzeug-Kilometer teurer:
 - o betrifft neben Anschaffungs- und Betriebskosten auch Folgeinvestitionen (z. B. Infrastruktur)
 - o der Zuschussbedarf erhöht sich dadurch
- nur ein attraktives Angebot erzeugt eine Nachfrage, das Umweltbundesamt empfiehlt Angebotsausweitungen auch um coronabedingten Fahrgastverluste zu kompensieren
- eine deutliche Steigerung der Nachfrage setzt neben der Attraktivität des ÖPNV auch die Rücknahme der Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs voraus

Das 9-Euro-Ticket war ein extrem günstiges Angebot. Von Vorteil war dessen leichte Verständlichkeit – es war damit auch für Fahrgäste ohne Vorkenntnisse von Tarifsyste-men unkompliziert nutzbar. Mit dem von der Bundesregierung beschlossenen „Deutschlandticket“ für 49 Euro soll ein ebenso leicht verständliches Folgeangebot geschaffen werden. Eine dauerhafte Finanzierung durch Bund und Land sind dabei von erheblicher Bedeutung.

Die vorliegende Informationsvorlage bezieht sich zugleich auf die im Antrag A0086/22 dargelegte Thematik.

Jörg Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt
und Stadtentwicklung