

A n t w o r t

des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Lea Heidebreder (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 18/4033 –

Bilanz zum 9 Euro Ticket

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 18/4033** – vom 30. August 2022 hat folgenden Wortlaut:

Laut Pressemitteilung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurde das 9 Euro Ticket seit dem Verkaufsstart Ende Mai bundesweit etwa 52 Mio. Mal verkauft. Hinzu kommen 10 Mio. Abonentinnen und Abonenten, die monatlich das vergünstigte Ticket automatisch erhalten. Im Rahmen eines Fernsehinterviews bezeichnete Bundesverkehrsminister Volker Wissing das Ticket als „Riesenerfolg“ und Bundeskanzler Olaf Scholz würdigte das 9 Euro Ticket als „eine der besten Ideen, die wir hatten“. Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie viele 9 Euro Tickets wurden von den rheinland-pfälzischen Verkehrsverbänden verkauft (bitte nach Verkehrsverbund aufschlüsseln)?
2. Wie schätzt die Landesregierung bisher bekannte Studienergebnisse zur Wirksamkeit des 9 Euro Tickets ein?
3. Welche Rahmenbedingungen müssten aus Sicht der Landesregierung für ein niedrighwelliges Nachfolgemodell gegeben sein?
4. Inwieweit finden zwischen Ländern und Bund Gespräche zu einer Nachfolgeregelung statt?

Das **Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit angefügtem Schreiben beantwortet.

E: 20.09.2022
18/4247



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Präsidenten des Landtags Rheinland-Pfalz
Herrn Hendrik Hering, MdL
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DIE MINISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mkuem.rlp.de
<http://www.mkuem.rlp.de>

20. September 2022

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Lea Heidebreder (Bündnis 90/Die Grünen)

Bilanz zum 9 Euro Ticket

- Drucksache 18/4033 -

Vorbemerkung:

Der VDV koordiniert im Auftrag des Bundes und der Länder die bundesweite Marktforschung zum 9-Euro-Ticket. Erste Ergebnisse liegen vor. Die abschließenden Ergebnisse werden für Oktober erwartet und dann mit den Ländern beraten. Landesspezifische Ergebnisse wurden noch nicht veröffentlicht. Dies soll ebenfalls bis Oktober erfolgen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage Drucksache 18/4033 der Abgeordneten Dr. Lea Heidebreder (Bündnis 90/Die Grünen) im Namen der Landesregierung wie folgt:

1/4

Verkehrsanbindung

④ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. ☒ Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten

Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



Zu Frage 1:

Der größte Teil der verkauften Tickets wird von der DB Regio erzielt, deren Verkäufe direkt an den Deutschlandtarifverbund gemeldet werden. Hierbei erfolgt keine Aufschlüsselung nach den jeweiligen Verkehrsverbänden. Die untenstehenden Angaben spiegeln also nur einen Teil der tatsächlichen Verkaufszahlen in Rheinland-Pfalz wider.

Seitens der Verkehrsverbände wurden dem Land für ihre Verkehrsunternehmen die untenstehenden Zahlen gemeldet. Da die Einnahmemeldungen erst mit großer Verzögerung eintreffen, stellen auch diese Zahlen wiederum nur einen Teil der tatsächlichen Verkaufszahlen dar. Hierunter ebenfalls nicht erfasst sind die Abonnements (z.B. Zeit-, Monats-, Jahreskarten und Jobtickets), die als 9-Euro-Ticket vertrieben wurden.

- Verkehrsverbund Region Trier (VRT): 77.596 Tickets
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM): 93.504 Tickets
- Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN): 17.336 Tickets
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN): 461.534 Tickets

Zu Frage 2:

Das 9-Euro-Ticket war ein großer Erfolg, viele zusätzliche Fahrgäste haben den ÖPNV in den vergangenen drei Monaten genutzt. Laut ersten Ergebnissen betrug der Verlagerungseffekt vom Auto zum ÖPNV im Mittel zehn Prozent. Das Ticket wurde laut Marktforschung überwiegend für alltägliche Fahrten genutzt (Erledigungen, Arztbesuche, Shopping, etc.), 40 Prozent für Besuchsfahrten und 37 Prozent für den Weg zur Arbeit. Touristische Reisen umfassten circa 33 Prozent. Gleichzeitig fand allerdings auch ein induzierter Verkehr statt, so sei im Durchschnitt der beiden Monate etwa jede fünfte Fahrt nicht unternommen worden, hätte es das günstige Angebot nicht gegeben.

Bundesweit bezogen kommt die Marktforschung zu dem Ergebnis, dass in ländlichen und strukturschwächeren Gebieten der Anteil der 9-Euro-Ticket-Besitzerinnen und Besitzer nur die Hälfte der städtischen Bevölkerung betrug. Begründet wurde dies mit einem unzureichenden ÖPNV-Angebot.

Zu den Klimaeffekten gab der VDV in seinem Juli-Bericht an, dass im Aktionszeitraum seiner Prognose zufolge eine Einsparung von 1,8 Millionen Tonnen CO₂ erzielt worden sein könnte. Allerdings seien dabei die Urlaubseffekte nicht berücksichtigt gewesen, die



einen großen Einfluss auf die Werte nehmen könnten. Eine endgültige Einschätzung kann daher erst erfolgen, wenn die abschließende Untersuchung im Oktober vorliegt.

Insgesamt hat der große Andrang das enorme Potential des ÖPNV dargelegt und ein Fenster für weitere Reformen geöffnet, dass genutzt werden sollte. Insbesondere die vergleichsweise geringe Nachfrage auf dem Land zeigt aber auch: Der Preis allein macht nicht das Angebot. Nachfolgemeasures sollten daher mit Angebotsverbesserungen einhergehen. Neben einer Verbesserung der Angebote in unterversorgten Gebieten im ländlichen Raum gehört dazu auch eine Behebung von Engpässen in den Ballungsräumen bzw. den Stadt-Umland-Beziehungen, die eine physische Barriere für ein Wachstum der Fahrgastzahlen darstellen. Außerdem muss der Bund dringend die im Koalitionsvertrag festgehaltene Erhöhung der Regionalisierungsmittel vornehmen, damit das Land die Infrastruktur des ÖPNV stärken und ausbauen kann.

Zu Frage 3:

Die Verkehrsministerkonferenz hat in ihrer Sitzung am 26. August 2022 deutlich gemacht, dass sich der Bund zu seiner vollständigen Finanzierungsverantwortung für eine Nachfolge des 9-Euro-Tickets bekennen muss. Dieser würde er mit den im Entlastungspaket beschriebenen Vorschlägen nicht nachkommen. Gemäß den darin formulierten Beschlüssen ist die Bundesregierung nur bereit, den Ländern für ein bundesweites Nahverkehrsticket jährlich 1,5 Milliarden Euro zusätzlich zur Verfügung zu stellen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag zur Verfügung stellen. Dies bedeutet konkret, dass Rheinland-Pfalz nach dem Kieler Schlüssel rund 79 Millionen Euro erhalten würde und diesen Betrag in gleicher Höhe gegenfinanzieren müsste. Gleichzeitig stehen die Verkehrsunternehmen durch die explodierten Energie-, Betriebs- und Personalkosten einer wirtschaftlichen Notsituation gegenüber, für die die öffentliche Hand auf dem Grundsatz der Daseinsvorsorge eine Lösung bieten muss. Die Länder haben daher auf der Verkehrsministerkonferenz am 26. August 2022 den Bund aufgefordert, mehr Regionalisierungsmittel bereitzustellen, um den Bestand zu sichern und in den Ausbau investieren zu können. Konkret haben die Länder für die Jahre 2022 und 2023 insgesamt eine zusätzliche finanzielle Ausstattung von 3,15 Milliarden Euro gefordert, eingebunden in eine fortwährende strukturelle Erhöhung der Mittel.



Zu Frage 4:

Aktuell werden zahlreiche Bund-Länder-Gespräche geführt. Anknüpfend an die Verkehrsministerkonferenz vom 26. August 2022 findet beispielsweise die nächste Verkehrsministerkonferenz am 19. September 2022 statt. Hier wird unter anderem diskutiert, ob der Bund sich an seine Aussage im Koalitionsvertrag hält, ab dem Jahr 2022 eine strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel vorzunehmen und inwieweit sich die Länder an der Finanzierung eines möglichen Nachfolgemodells beteiligen können.

gez.

Katrin Eder