



„Endlich kann ich meine Enkelkinder öfter mal sehen“

Wie einkommensarme hvv-Fahrgäste das 9-Euro-Ticket nutzen und was das Ende des Angebots für sie bedeutet – Zwischenergebnisse einer laufenden Befragung

Christoph Aberle, M.Sc.

Franziska Havemann, B.Sc.

Laura Porsche, B.Eng.

Julian Weissinger, B.Sc.

Technische Universität Hamburg
Institut für Verkehrsplanung und Logistik
mit freundlicher Unterstützung durch den hvv
Hamburg, August 2022 (Nachtrag: Korrektur auf S. 4 im Mai 2023)





Im Sommer 2022 setzte die Bundesregierung eine beispiellose Maßnahme um: Von Juni bis August konnte der gesamte öffentliche Nahverkehr in Deutschland für 9 Euro im Monat genutzt werden. Was als Entlastung für alle geplant war, kam besonders denjenigen zugute, die unter finanziellem Druck stehen: vielen Menschen in Armut, Alleinerziehenden, Geringverdiener*innen und anderen Personen in prekären Lebenslagen.

Vorübergehend nicht nötig: Abgezähltes Kleingeld für eine Einzelfahrt im hvv-Nahbereich.

25 von ihnen haben wir qualitativ befragt. Wir fragten nach ihrem Mobilitätsalltag, nach den Möglichkeiten, die ihnen das 9-Euro-Ticket bietet und nach ihren Wünschen für die Zeit nach dem Ticket. Einige Stimmen aus den ersten Interviews fassen wir in diesem Dossier zusammen. Dabei erheben wir keinen Anspruch auf Repräsentativität, sondern präsentieren den Zwischenstand einer laufenden Erhebung (→ Hinweise zur Methodik, S. 5). Damit möchten wir zur Debatte über ein Nachfolge-Angebot beitragen, die tagesaktuell geführt wird – und auf Chancen hinweisen, die ein solches Angebot für Personen in prekären Lebenslagen eröffnen kann.

1. WIE EINKOMMENSARME HAMBURGER*INNEN MOBIL SIND

Für Menschen mit wenig Geld ist der Nahverkehr ein essenzieller Bestandteil des Alltags. Je geringer das gewichtete Haushaltseinkommen ist, desto größer ist der Anteil der Menschen, die täglich oder fast täglich den ÖPNV in Hamburg nutzen (Mobilität in Deutschland, Stand 2017).

Wie bereits eine vorangehende Befragung ergab, ist für Einkommensarme im hvv der Bartarif besonders wichtig. Um finanziell flexibel zu bleiben, nutzen viele die Einzel- oder Tageskarten. Damit binden sie kein Geld in einem Abo, müssen aber pro Fahrt etwas mehr zahlen und sorgfältig vorausplanen:

Am Anfang des Monats muss man sich schon immer Geld wegpacken, damit man notfalls mit dem Bus fahren kann. Und das sind dann immer die Gelder, die fehlen, um zum Beispiel mal zu Freunden zum Geburtstag zu fahren.

Wilhelmsburgerin, 46; Interview von Daubitz et al. (im Erscheinen)

Der Alltag der Befragten ist dabei geprägt von finanzieller Knappheit. Nicht alle müssen die Mobilität gegen das Grundbedürfnis nach Essen abwägen – aber ihre prekäre Lage bestimmt bei allen den Mobilitätsalltag.



2. WIE DAS 9-EURO-TICKET MENSCHEN IN ARMUT NÜTZTE

Ab in die Bahn: Das 9-Euro-Ticket sorgte für einen Aufschwung der hvv-Fahrgäste.

Den ÖPNV günstig und intuitiv über Verbundgrenzen hinweg zu nutzen, bedeutete für alle Fahrgäste eine enorme Vereinfachung. Für Personen in Armut war es noch viel mehr: Das 9-Euro-Ticket brachte die unbekannte Freiheit, sich souverän über das Nahumfeld hinaus zu bewegen. Diese wurde nur in wenigen Fällen für Fernreisen ausgereizt; laut einer Erhebung des hvv waren knapp 4 Prozent der Fahrten länger als 100 Kilometer (hvv 2022a). Auch die meisten Befragten in unserer Stichprobe berichten, dass sie das 9-Euro-Ticket stark nutzten, aber selten über ihre Region hinaus reisten:

Ich bin mehr weg gefahren. Mit meiner Tochter. Ja, wir waren schon an der Ostsee, wir waren jetzt in Büsum, wir haben das ordentlich ausgenutzt. Ich bin viel rum gekommen. Ostsee, Büsum, in Lüneburg auch. Das hätte ich so mit dem anderen Ticket nicht gemacht.

P8, Vater einer elfjährigen Tochter aus Rissen, lebt von „Hartz IV“

Bundesweit möchte ich nicht fahren, weil ich sehe, wie überfüllt die Züge sind. Also was so eine Stunde, vielleicht zwei Stunden entfernt ist, das ja, aber was weiter weg ist, ist mir zu eng und zu stressig.

P1, Rentnerin in Grundsicherung aus Billstedt

Viele setzten das 9-Euro-Ticket ein, um Alltagswege zu bewältigen bzw. bereits bekannte Ziele öfter zu erreichen.

Ich bin gleich viel unterwegs und habe auch keine Wege zurückgelegt, die ich sonst nicht zurückgelegt hätte. Aber dass man zu jeder Zeit deutschlandweit mit Bus und Bahn fahren kann, ist echt so gut.

P15, Wilhelmsburg, Teilnehmerin an einem Deutschkurs, lebt von „Hartz IV“

Mein hvv-Ticket nach Schwarzenbek zu meinem Sohn kostet 16 Euro hin und zurück. Und das würde ich ohne dieses 9-Euro-Ticket halt viel viel seltener machen. Jetzt freue ich mich natürlich. Endlich kann ich meine Enkelkinder öfter mal sehen. Dafür ist das für mich ideal, also ja.

P1, Rentnerin in Grundsicherung aus Billstedt

Ja, man macht sich nicht so die Sorgen. Ich fahre zum Freibad – ich brauche mir keine Gedanken machen. Für diese 9 Euro fahre ich wirklich in Hamburg durch die Gegend. Das nehme ich natürlich mit, was ich kriegen kann. Wo ich hinfahren kann, fahre ich natürlich jetzt hin, was nachher wieder wegfällt.

P8, Vater einer elfjährigen Tochter aus Rissen, lebt von „Hartz IV“

3. WAS DAS ENDE DES 9-EURO-TICKETS FÜR EINKOMMENSARME BEDEUTET

Derzeit zeichnet sich ab, dass das 9-Euro-Ticket keine Nachfolge findet. Diverse Verbände, Verkehrsverbünde und der Bundesverkehrsminister zeigen sich zwar begeistert über die große Nachfrage (etwa hvv 2022, VCD 2022, Wissing 2022), doch eine Anschlussfinanzierung für die 2,5 Milliarden Euro¹ des Bundes ist nicht in Sicht. Zwar ist das 9-Euro-Ticket durchaus kritikwürdig, etwa weil es nicht zielgruppenspezifisch wirkt und nicht in eine strategische Entscheidung eingebettet ist (Aberle et al., im Erscheinen) – doch für Personen in prekärer Lebenslage brachte es einen enormen Gewinn an Teilhabechancen. Für die Einkommensarmen, mit denen wir sprachen, bedeutet der 1. September eine Rückkehr in die gewohnten Einschränkungen ihres Verkehrsalltags:

Ich muss drei mal ins Krankenhaus fahren, wenn ich da nicht mit dem Fahrrad hin fahre, das wären ja schon mal für die drei Fahrten 18 Euro – über 18 Euro weg. Das geht einfach nicht. Wenn du deinen Briefumschlag öffnest, dann liegen da 8 Euro, die dir zustehen am Tag, davon kannst du dir dann Essen kaufen, und wenn du dann noch für 3,40 Euro ein Ticket kaufen musst, ist das echt knapp. Das überlegt man sich dreimal.

P8, Vater einer elfjährigen Tochter aus Rissen, lebt von „Hartz IV“

Also das 9-Euro-Ticket hat sich für alle sehr gelohnt. Bloß, jetzt steh'n sie wieder vor der Frage - was passiert nach dem 9-Euro-Ticket? Muss ich mir wieder meine teure Fahrkarte kaufen?

P11, alleinstehende Frau zwischen 55 und 59 aus Neugraben

Stattdessen wünschen sie sich, weiter ohne Geldsorgen den ÖPNV zu nutzen:

Ja, also ich glaube das ist unrealistisch – das ist ein Wunschgedanke mit dem 9-Euro-Ticket, dass das so weiter läuft. Kann ich mir nicht vorstellen. Aber das wäre, wäre schon gut, ja.

P8, Vater einer elfjährigen Tochter aus Rissen, lebt von „Hartz IV“

„Auf jeden Fall kann ich mehr mit meinen Kindern unternehmen. Das kann ich nicht mehr, wenn das 9-Euro-Ticket beendet ist. Deswegen wäre es auch schön, wenn es eine Verlängerung gäbe.“

P14, Mutter dreier Kinder, davon zwei schulpflichtig, Neugraben

Für ein Folgeangebot wären die meisten Befragten bereit, einen höheren Preis zu zahlen. Viele nennen Preise von 20 bis 30 Euro pro Monat. In dieser Größenordnung liegen etwa das Berliner Sozialticket (27,50 Euro) oder die hvv-Teilzeitkarte Hamburg AB mit Sozialrabatt (31,90 Euro).

**Ein zielgruppenspezifisches Angebot könnte sich daran orientieren:
Ein Ticket für die ganze Stadt, ohne Sperrzeit, für ~30 Euro/Monat
würde allein in Hamburg Tausende Armutsbetroffene entlasten
– und ihnen enorme Teilhabechancen eröffnen.**

¹Korrekturhinweis: In der Ursprungsversion stand hier eine Zahl von 10 Mrd. Euro. Richtig sind 2,5 Mrd. Euro, die der Bund für ein Quartal bereitgestellt hatte. / Mai 2023



UNSERE METHODIK

- Die Befragten zum 9-Euro-Ticket gewannen wir über eine Aufrufkarte, die wir an soziale Einrichtungen und Stadtteilcafés verteilten.
- Die bisherige Stichprobe umfasst 25 Personen, davon 19 Frauen und 6 Männer. Die Altersverteilung rangiert von 35 bis 69 Jahren, wobei die meisten zwischen 54 und 59 Jahre alt sind. Alle wohnen im Hamburger Stadtgebiet, wobei Harburg und Wilhelmsburg stark vertreten sind. Die Erhebung läuft noch und hat eine Stichprobe von 30 zum Ziel.
- Die befragten Personen verfügen über weniger als 900 Euro gewichtetes monatliches Haushaltseinkommen. Nach der Einteilung der Studie *Mobilität in Deutschland 2017* zählen sie somit zum ökonomischen Status *sehr niedrig*.
- Mit jeder Person führten wir ein qualitatives Interview bei ihr zuhause, am Arbeitsplatz oder an der TUHH. Als Belohnung erhielt jede Person zwei Freikarten für das „Miniatur Wunderland“ in Hamburg.
- Die Interviews werden wir qualitativ auswerten. Die oben genannten Zitate sind geglättet, d.h. Füllwörter und Nebensätze haben wir entfernt.

Bei den Zitaten handelt es sich um Zwischenergebnisse einer laufenden Befragung. Bitte kennzeichnen Sie dies, wenn Sie sich darauf berufen.

Für Rückfragen ansprechbar:

Christoph Aberle

christoph.aberle@tuhh.de

+49 40 428 78 - 4413

Besuchen Sie auch unsere Themenseite zu städtischer Mobilität und Exklusion: www.stadtarmmobil.de

Quellen:

Aberle, Christoph; Daubitz, Stephan; Gertz, Carsten; Schwedes, Oliver (im Erscheinen): Mobilitätsbezogene soziale Exklusion in Großstädten: Empirische Bestandsaufnahme und Strategieentwicklung für Berlin und Hamburg. In: *Journal für Mobilität und Verkehr* 2022 (14). doi: [10.15480/882.4558](https://doi.org/10.15480/882.4558) (vgl. abrufbar ab 15. September 2022)

hvv (2022a): 9-Euro-Ticket. Ausgewählte Ergebnisse der begleitenden Marktforschung. Im Archiv der Autor*innen.

hvv (2022b): 9-Euro-Ticket auf der Zielgeraden: Aktuelle Ergebnisse der Marktforschung im hvv. Pressemitteilung. Hamburg. Online verfügbar unter <https://www.hvv.de/resource/blob/84564/6b6fdf04f059b8e3beef69ed85ca126d2/PM220802%209-Euro-Ticket%20MF%20LPK.pdf>.

Daubitz, Stephan; Aberle, Christoph; Schwedes, Oliver; Gertz, Carsten (im Erscheinen): Mobilität und soziale Exklusion. Alltag-Strategien-Maßnahmen. Endbericht des Projekts MobileInclusion. Münster: LIT. doi: [10.15480/882.4559](https://doi.org/10.15480/882.4559) (vgl. abrufbar ab Oktober 2022)

Mobilität in Deutschland 2017, Regional-Datensatz B2, eigene Auswertung.

VCD (2022): VCD schlägt 9-Euro-Ticket-Nachfolgemodell vor: Länder-PlusTicket als überregionales und bundesweites Abo-Modell im Regionalverkehr. Pressemitteilung. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/vcd-schlaegt-9-euro-ticket-nachfolge-modell-vor-laender-plusticket-als-ueberregionales-und-bundesweites-abo-modell-im-regionalverkehr>.

Wissing, Volker (2022): Aktuelle Herausforderungen der Verkehrspolitik für eine mobile Gesellschaft. Plenarvortrag zur Eröffnung des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstags in Goslar am 18.08.2022, 18.08.2022. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=Aj9wIkGbr8E>, zuletzt geprüft am 18.08.2022.

Ab Minute 2:30 spricht Wissing zum 9-Euro-Ticket.