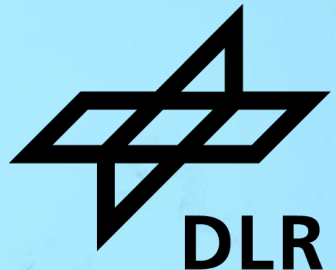


Das 49-Euro-Ticket: Das Potenzial eines neuen Angebots

**Webinar der Agora Verkehrswende:
Das 9-Euro-Ticket und die Verkehrswende (Teil 3)
15. November 2022**

Dr. Claudia Nobis



Das Deutschlandticket

Unterschiede gibt es nicht nur beim Preis



Monatspreis



Monatspreis



Deutschlandweit im Nahverkehr gültig

Digitaler und analoger Ticketerwerb

Monatsweiser Erwerb



Monatlich kündbares Abo

nur im Aktionszeitraum von Juni bis August 2022



Steht dauerhaft zur Verfügung

Einführung im Sommer



Einführung voraussichtlich Frühjahr

Psychologischer Unterschied

Keine Ferienzeit

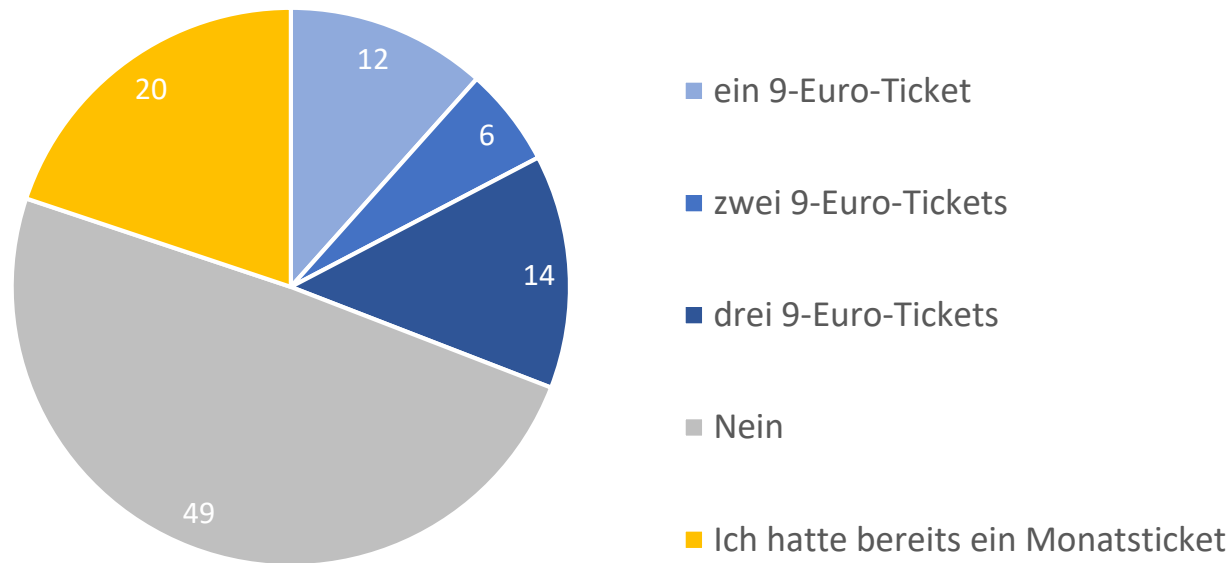
Wie lässt sich an den Erfolg des 9-Euro-Tickets anknüpfen?

Besitz von ÖPNV-Zeitkarten und 9-Euro-Tickets

Das 9-Euro-Ticket hatte den Zeitkartenbesitz mehr als verdoppelt



Besitz von ÖPNV-Zeitkarten und 9-Euro-Tickets im Aktionsraum des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022



DLR-Befragung zur Mobilität nach dem 9-Euro-Ticket, Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Hoher Bekanntheitsgrad des 9-Euro-Tickets (Ende Juni/ Anfang Juli)

- 98 Prozent kannten das Angebot
- 60 Prozent kannten es im Detail

Ausstattung mit Monatskarten

Im Verlauf des Aktionszeitraums konnte die Hälfte der Erwachsenen in Deutschland den ÖPNV zur Flatrate nutzen.

Erwerb der Karten nach Monaten

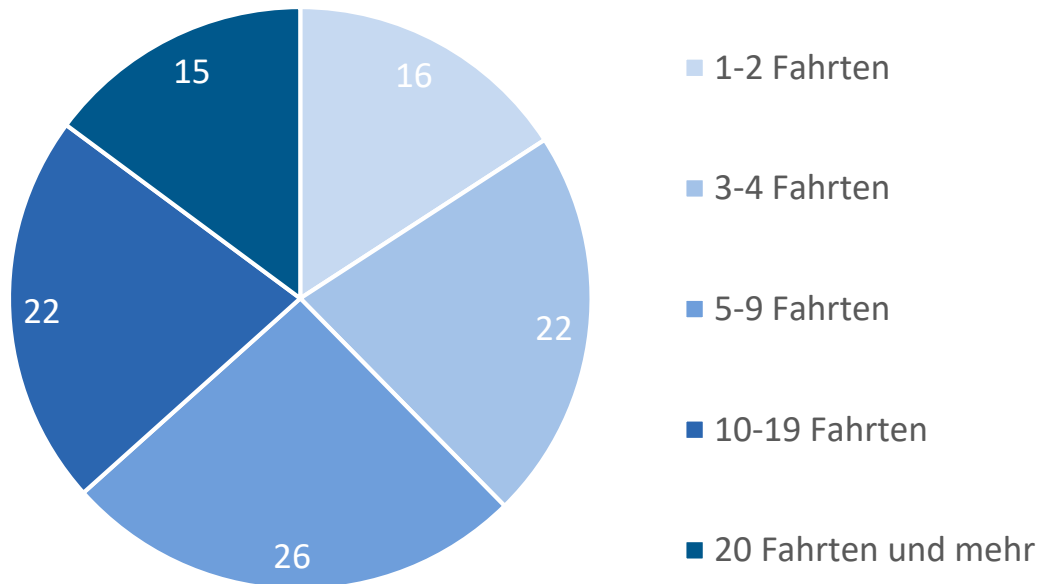
- >> Juni: 63 Prozent
- >> Juli: 76 Prozent
- >> August: 76 Prozent

Anzahl Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket

Ein Viertel der 9-Euro-Ticket-Kundschaft waren Intensivnutzende



Anzahl der mit dem 9-Euro-Ticket zurückgelegten Fahrten



DLR-Befragung zur Mobilität nach dem 9-Euro-Ticket, Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Anzahl Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket

Die meisten haben wenige Fahrten pro Monat durchgeführt (38 Prozent -> 1-4 Fahrten)

Potenzielle Langfristauswirkungen

Bei durchschnittlich 3,14 Wegen am Tag entsprechen wenige Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket nur einem geringen Anteil der Gesamtmobilität. Dadurch ändern sich Mobilitätsroutinen nicht.

Einfache Potenzialberechnung

Die Intensivnutzenden des 9-Euro-Tickets (15 Prozent mit 20 und mehr Fahrten) sind jedoch eine wichtige Kundengruppe für den ÖPNV.

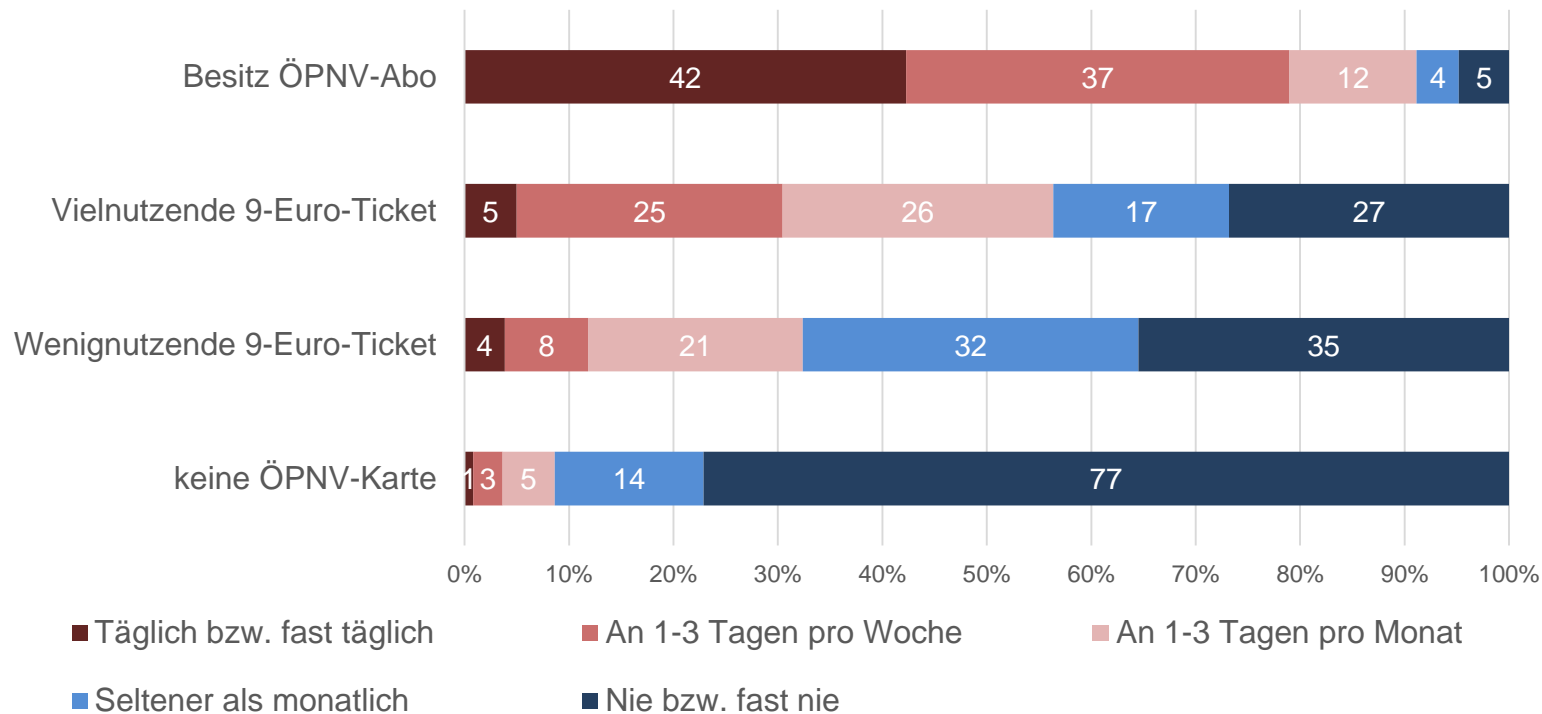
Wenn die Vielnutzenden das 49-Euro-Ticket erwerben, dann steigt die Abo-Besitzrate um 5 Prozentpunkte (von 20 auf 25 Prozent)

Einfluss ÖPNV-Nutzungshäufigkeit vor dem Aktionsraum

ÖPNV-Nutzung vor Aktionsraum erhöht 9-Euro-Ticket-Kaufbereitschaft



ÖPNV-Nutzung vor Einführung des 9-Euro-Tickets nach ÖPNV-Zeitkartenbesitz zum Zeitpunkt der Befragung



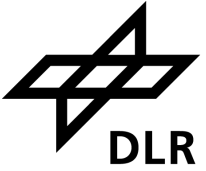
Vielnutzende des 9-Euro-Tickets

- Kein ÖPNV-Zeitkartenbesitz vor dem Aktionsraum, trotz hoher ÖV-Affinität
- Aktuell: 16 Prozent der Gruppe besitzen jetzt eine ÖPNV-Zeitkarte

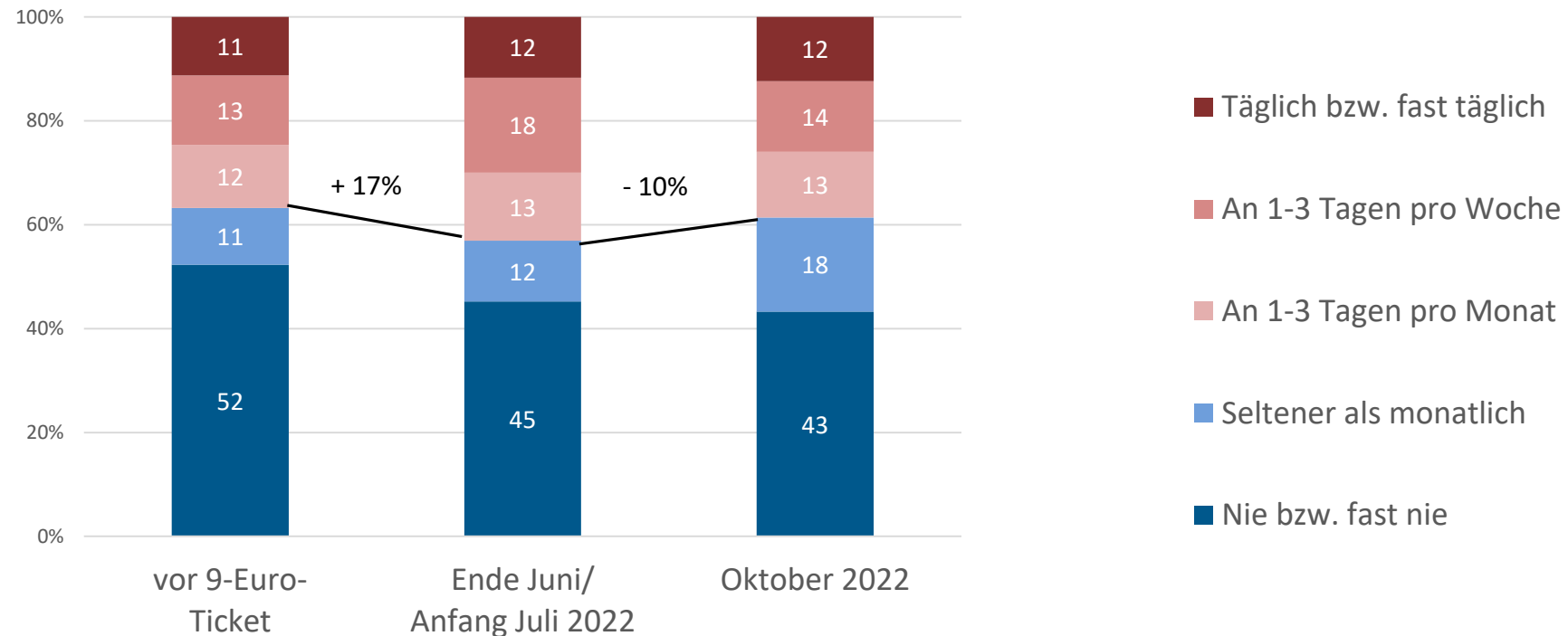
DLR-Befragung zur Mobilität nach dem 9-Euro-Ticket, Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV – vor, während, nach Aktionsraum

ÖPNV-Nutzung ist aktuell mehr oder weniger auf Ausgangsniveau



Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV aktuell?



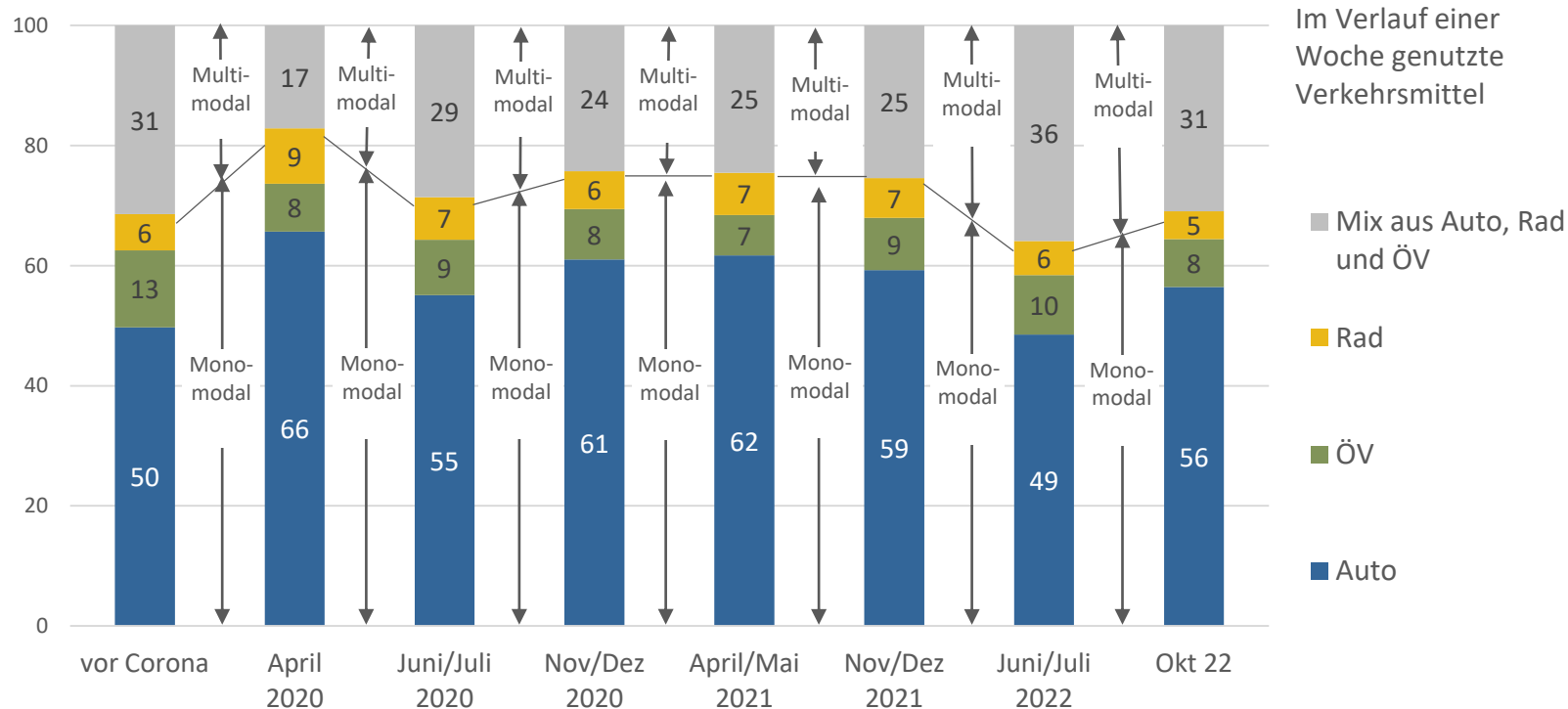
DLR-Befragung zur Mobilität nach dem 9-Euro-Ticket und 6. DLR-Befragung zur Mobilität in Krisenzeiten, Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Anteil der Modalgruppen vor Corona und im Pandemie-Verlauf

Sprunghafte Veränderung der Gruppenanteile durch das 9-Euro-Ticket



Änderung der Verkehrsmittelpräferenzen



DLR-Befragung zur Mobilität nach dem 9-Euro-Ticket und 1. bis 6. DLR-Befragung zur Mobilität in Krisenzeiten, Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Corona-Effekt

- Stärkere Nutzung des Autos
- Anteil monomodaler Nutzung des Autos hatte sich bei 10 Prozentpunkten über dem Vor-Corona-Niveau eingependelt

Mehr Multimodalität im Sommer 2022

- ca. ein Viertel durch multimodale Fahrradnutzung (Sommereffekt)
- ca. drei Viertel durch multimodale ÖV-Nutzung (weitgehend 9-Euro-Ticket-Effekt)

Oktober 2022: erneut

- Zunahme Autonutzung
- Abnahme ÖV-Nutzung

Price Sensitivity Meters (nach van Westendorp)

Bestimmung des optimalen Preises



- Bei welchem Preis halten Sie das Produkt für....



„Was nichts kostet, ist nichts wert“

Sondersituation ÖPNV: Da er subventioniert wird, bedeutet ein günstiger ÖPNV kein qualitätsbeeinflussender Niedrigpreis

- Der Bereich zwischen den Indifferenzpunkten kann als Preisoptimum bezeichnet werden

Zahlungsbereitschaft Basis-Ticket

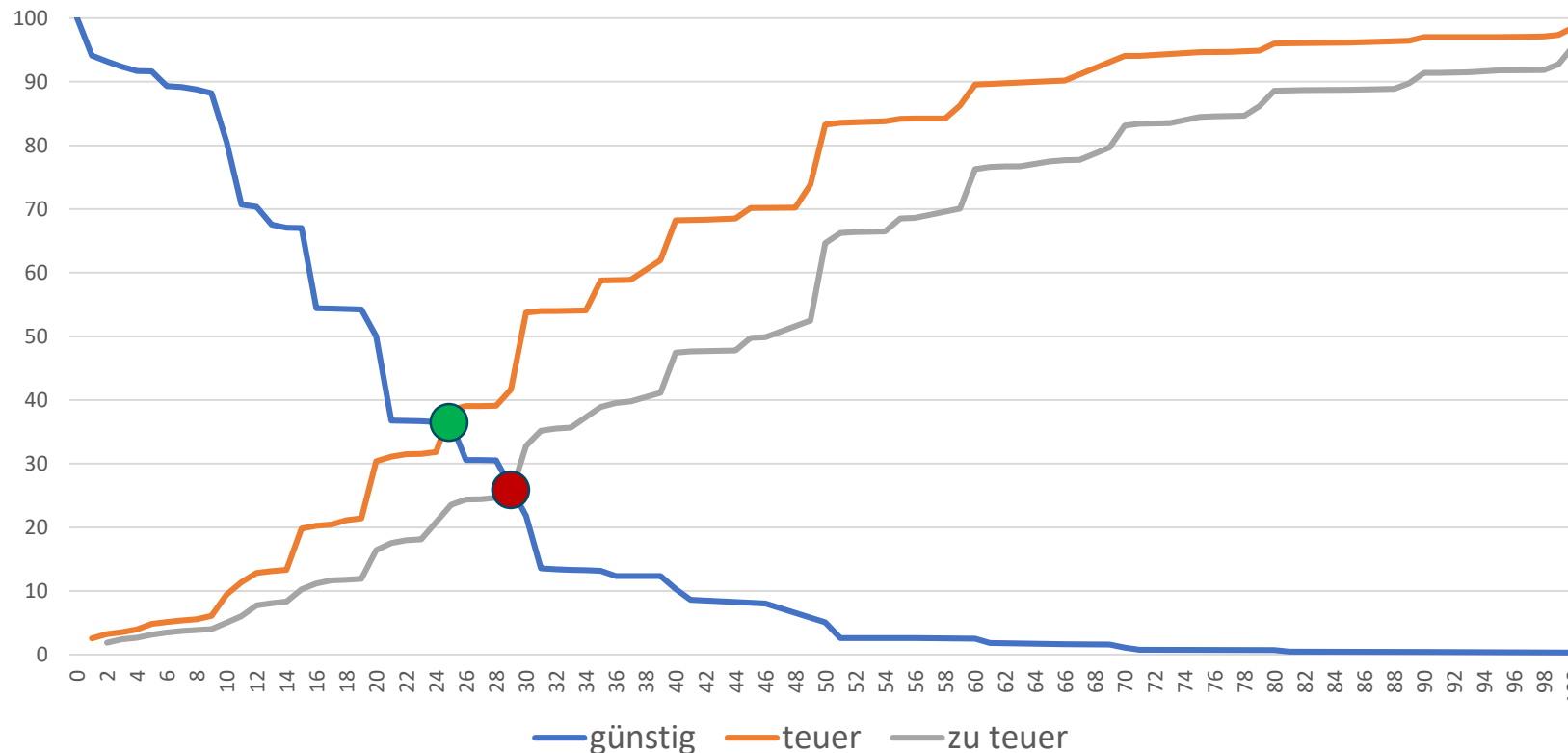


Vorgegebenen Merkmale des Tickets:

Stellen Sie sich vor, das neue Angebot würde folgende Merkmal beinhalten:

Das Ticket ist jeweils für einen Monat gültig. Sie können mit dem Ticket alle öffentlichen Verkehrsmittel in Ihrer Region nutzen.

Preiseinschätzung Basis-Ticket



● Schnittpunkt zwischen günstig und teuer

● Schnittpunkt zwischen günstig und zu teuer

Preisoptimum Basis-Ticket:
25€ bis 29€

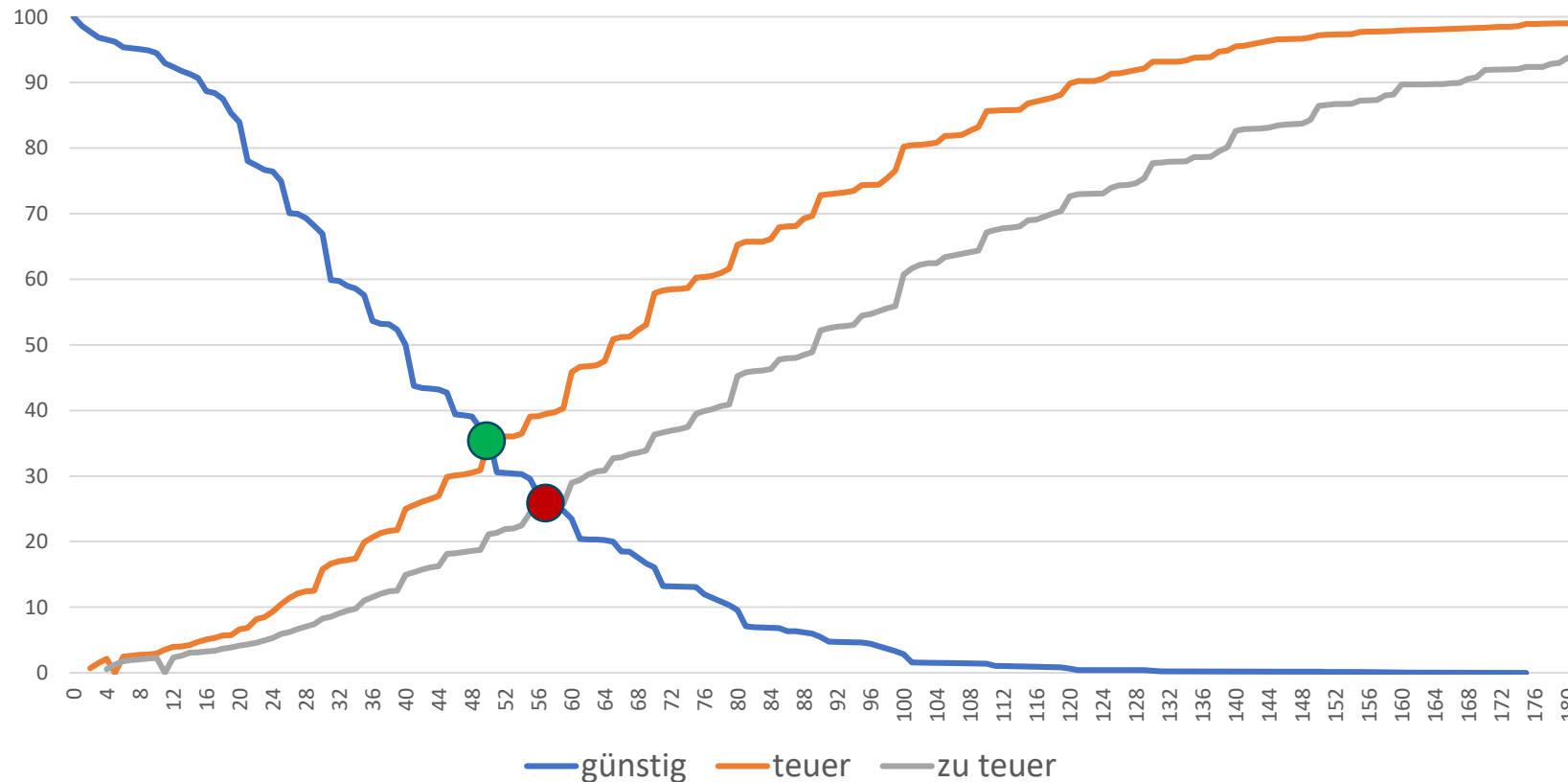
DLR-Befragung zur Mobilität nach dem 9-Euro-Ticket, Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Zahlungsbereitschaft erweitertes Basis-Ticket

Wie Basis-Ticket plus deutschlandweite Gültigkeit



Preiseinschätzung Basis-Ticket plus Erweiterung



● Schnittpunkt zwischen günstig und teuer

● Schnittpunkt zwischen günstig und zu teuer

Preisoptimum Basis-Ticket:
50€ bis 58€



35 Prozent halten 50€ für teuer
65 Prozent halten 50€ für günstig

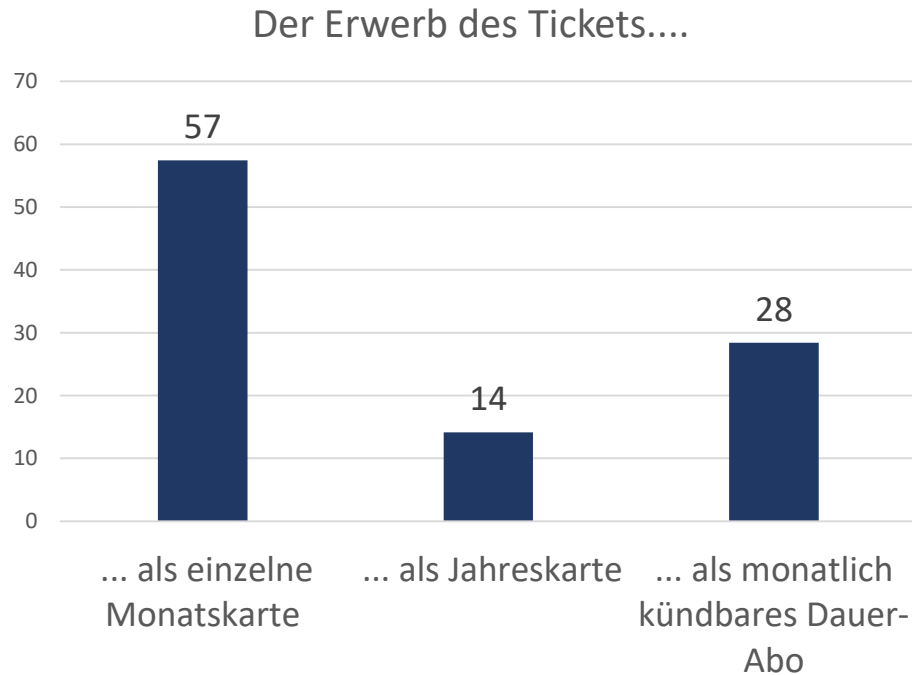
DLR-Befragung zur Mobilität nach dem 9-Euro-Ticket, Personen ab 18 Jahren, Angaben in Prozent

Einstellungen gegenüber der Ausgestaltung des Tickets

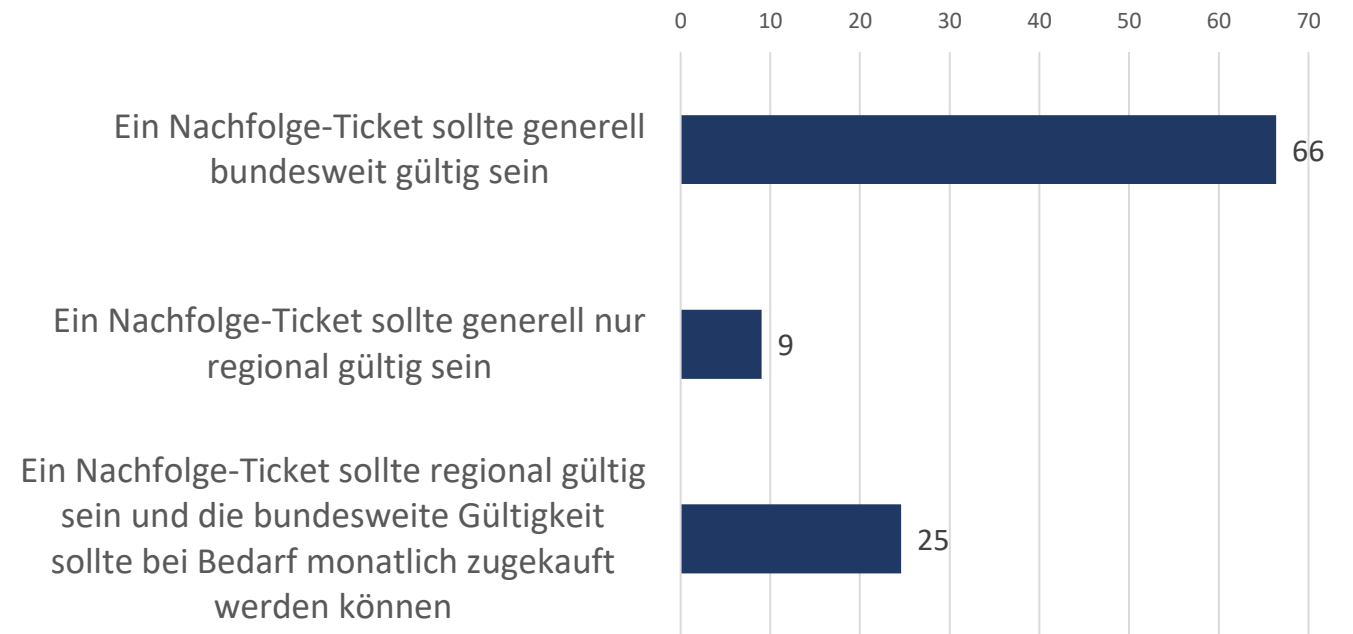
Erwerb als Einzelticket & bundesweite Gültigkeit werden bevorzugt



Welche Variante wäre Ihnen am liebsten?



Welche der nachfolgenden Optionen halten Sie persönlich in Bezug auf den Gültigkeitsbereich eines Nachfolge-Tickets für die beste Lösung?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung**

Dr. Claudia Nobis

Claudia.Nobis@dlr.de
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

Impressum



Thema: Das 49-Euro-Ticket:
Das Potenzial eines neuen Angebots

Datum: 15.11.2022

Autor: Dr. Claudia Nobis

Institut: DLR, Institut für Verkehrsforschung

Bildcredits: DLR