

Gratis ÖV – Umverteilung oder Umstieg?

Dr. Louise Sophie Sträuli

Inputvortrag

UmverkehrR Generalversammlung

01. April 2025, Zürich



louise.strauli@tlu.ee

Mobilitätsgerechtigkeit

inkl. Verkehrsarmut und verkehrsbedingte soziale Ausgrenzung



Foto: Kevin Kandlbinder auf Unsplash

Barrierefreiheit
accessibility

Bezahlbarkeit
affordability

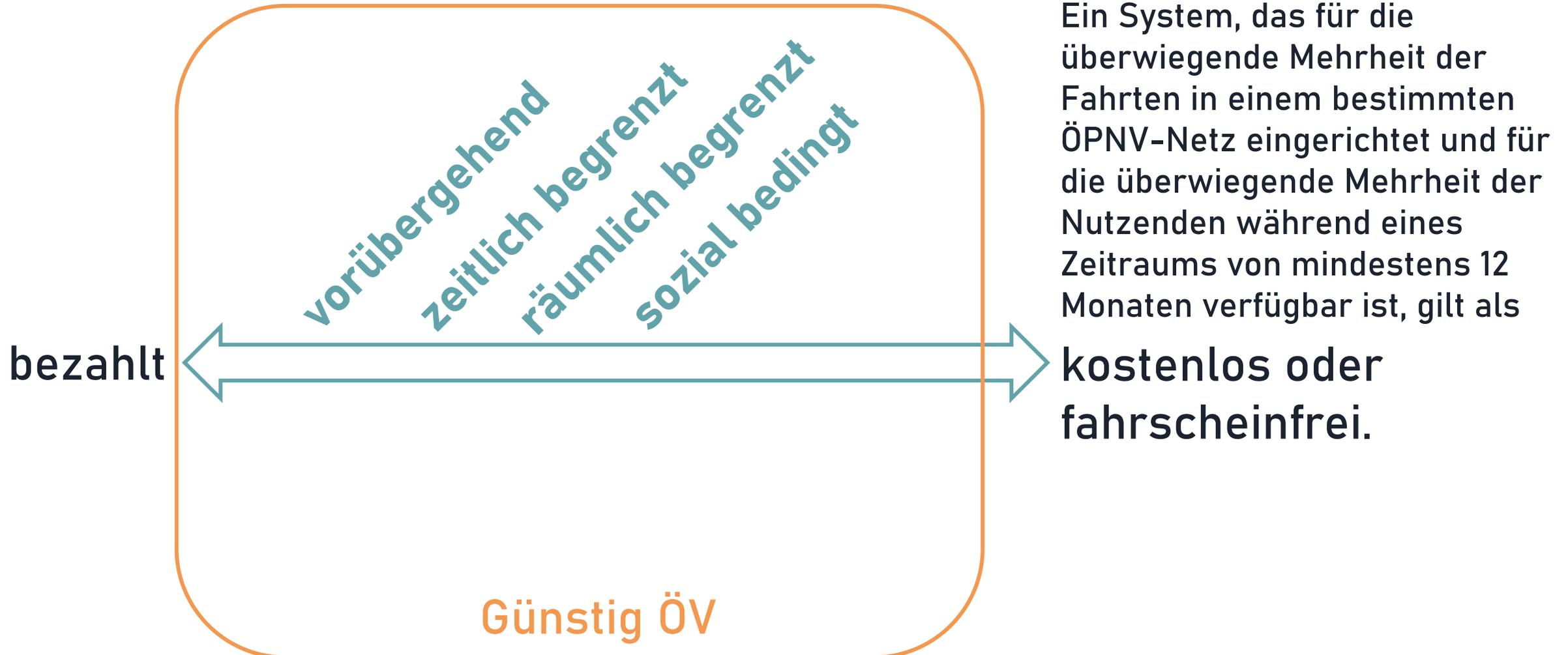
Verfügbarkeit
availability

Akzeptanz
acceptability

*Nach: Sheller (2018),
Martens & Lucas (2018)*

Definition

ÖV gratis oder günstig?



Ein System, das für die überwiegende Mehrheit der Fahrten in einem bestimmten ÖPNV-Netz eingerichtet und für die überwiegende Mehrheit der Nutzenden während eines Zeitraums von mindestens 12 Monaten verfügbar ist, gilt als

kostenlos oder fahrscheinfrei.

In Europa

unter anderem in:

Luxemburg

landesweit seit 2020, Bevölkerung: 650'000

Castilla y León (Spanien)

auf Überlandbussen seit 2022, Bevölkerung: 2,4 Mio.

Hasselt (Belgien)

zwischen 1997 und 2013, Bevölkerung: 88'000

Aubagne (Frankreich)

seit 2009, Bevölkerung: 47'700

Tallinn (Estland)

seit 2013, Bevölkerung: 453'000

Montpellier (Frankreich)

seit 2023, Bevölkerung: 307'000

Belgrad (Serbien)

seit 2025, Bevölkerung: 1,4 Mio.

Günstiger ÖV

Erkenntnisse zum 9-Euro-/Deutschland-Ticket



Entwicklung

Juni – August 2022

- 9 Euro/Monat
- Verkauf von 52 Mio. Ticket
- 20-24% Neuinteressierte am ÖV

2025

- 58 Euro/Monat, reduziert als Job-Ticket
- 300 Mio. mehr Personen die Bus- oder Bahn fahren 2025 (Vergleich Vorjahr)

Finanzen

- ↓ 3,2 Milliarden Euro Ticketeinnahmen
- ↑ Zuschuss 1,5 Milliarden Euro von Bund und Ländern

Günstiger ÖV

Erkenntnisse zum 9-Euro-/Deutschland-Ticket

Erfolgsfaktoren

- Preis und Einfachheit
- Veränderte Wahrnehmung der Kosten für ÖPNV (und Pkw im Vergleich)
- Gesellschaftlicher Diskurs über Bedeutung eines qual. hochwertigen ÖPNV
- „Die Befragten schrieben dem 9-Euro-Ticket Folgendes zu: Verbesserung der Lebensqualität, finanzielle Entlastung, Stärkung sozialer Kontakte, mehr Freizeitaktivitäten, Erfüllung von Grundbedürfnissen wie Arztbesuche oder Einkäufe und Förderung der selbstbestimmten Mobilität von Kindern und Jugendlichen“ (Hille und Gather, 2022)

Nach: Hille und Gather, 2022; Krämer, 2024; Rozynek, 2024

Fahrscheinfreier ÖV

Erkenntnisse aus Tallinn



Entwicklung

- Seit 2013: kostenloser ÖV für alle in der Stadt angemeldeten Personen
- Zwischen 2018 und 2024: viele regionale Strecken fahrscheinfrei
- Höhere kommunale Steuereinnahmen (ca. 20 Mio. €) kompensieren die fehlenden Fahrkarteneinnahmen (ca. 12 Mio. €)

Fahrscheinfreier ÖV

Erkenntnisse aus Tallinn

- „Nichts ist umsonst“: neoliberaler Diskurs in der Politik verstärkt Umkehrungstendenzen, z.B. auf regionalen Linien
- Geringe Verlagerung (< 10 %) vom Auto, Fahrrad oder zu Fuß auf öffentliche Verkehrsmittel
- Anstieg des Fahrgastaufkommens in Stadtteilen mit niedrigem Motorisierungsgrad und einkommensschwachen Haushalten sowie bei älteren und jungen Bevölkerungsgruppen
- Fahrscheinfreier ÖV ermöglicht:
 - verbesserter Zugang zum öffentlichen Raum und zu Dienstleistungen;
 - multimodale Fahrten und Wegeketten, insbesondere für Care Mobilities (Betreuungsmobilitäten);
 - Unabhängigkeit von Pkw Besitz und Nutzung.

Erkenntnisse

aus den Erfahrungen mit kostenlosen und kostengünstigen ÖV-Systemen



Finanzierung
Umverteilung

Modal Split/Verlagerung
Umwelt

Politik
Umsetzbarkeit

Soziale Inklusion
Umstieg

Finanzierung

Umverteilung

Vorteile

- Diverse Finanzierungsmöglichkeiten
- Nachhaltige Finanzierung (falls polit. Wille gegeben)
- Krisenbeständig
- Umverteilung durch Steuern

Kritikpunkte

- Kommunalen Steuerwettbewerb
- Mohring-Effekt:
 - Verbesserung des Angebotes > Anstieg Passagierzahlen > höhere Investitionen

Tallinn

- ↓ Ticketverkaufseinnahmen (ca. 12 Mio. EUR jährlich)
- ↑ Einnahmen Gemeindesteuer (ca. 20 Mio. EUR jährlich)

Montpellier

- ↓ Einnahmen durch Ticketverkauf (ca. 35 Mio. EUR jährlich)
- ↑ Verkehrssteuer für Unternehmen mit über 11 Angestellten

Aubagne

- ↓ Einnahmen durch Ticketverkauf (ca. 1.57 Mio. EUR jährlich)
- ↑ Verkehrssteuer für Unternehmen (ca. 5.7 Mio. EUR)

Luxemburg

- ↓ Einnahmen durch Ticketverkauf (ca. 35 Mio. EUR jährlich, < 10% der Betriebskosten des Verkehrsnetzes)

Modal Split / Verkehrsverlagerung

Umwelt

Vorteile

- Anstieg von Neuinteressierten ÖV-Nutzenden
- Anstieg Passagierzahlen und Fahrten
- Reduzierte Abhängigkeit Pkw unter bereits ÖV-Nutzenden

Kritikpunkte

- Verkehrsverlagerung Pkw > ÖV gering (< 10%)
- Verlagerung von Fuss- und Radverkehr auf ÖV
 - ABER oft zur Unterstützung von care work und sozio-ökonomisch benachteiligten Haushalten



Politik

Umsetzbarkeit

Vorteile

- Wahl- und Werbewirkung
 - « Dès son introduction et encore aujourd'hui, cette mesure a suscité un large écho dans la presse internationale et constitue l'un des aspects les plus connus de notre pays », Communiqué, 28.02.2025

Kritikpunkte

- Nachhaltigkeit: einmal umgesetzt, gerne als Argument mangelnder Ressourcen für weitere ÖV-Investitionen und -Ausbau verwendet
- Keine Insellösung in einem auto-orientierten Planungskontext



Soziale Inklusion

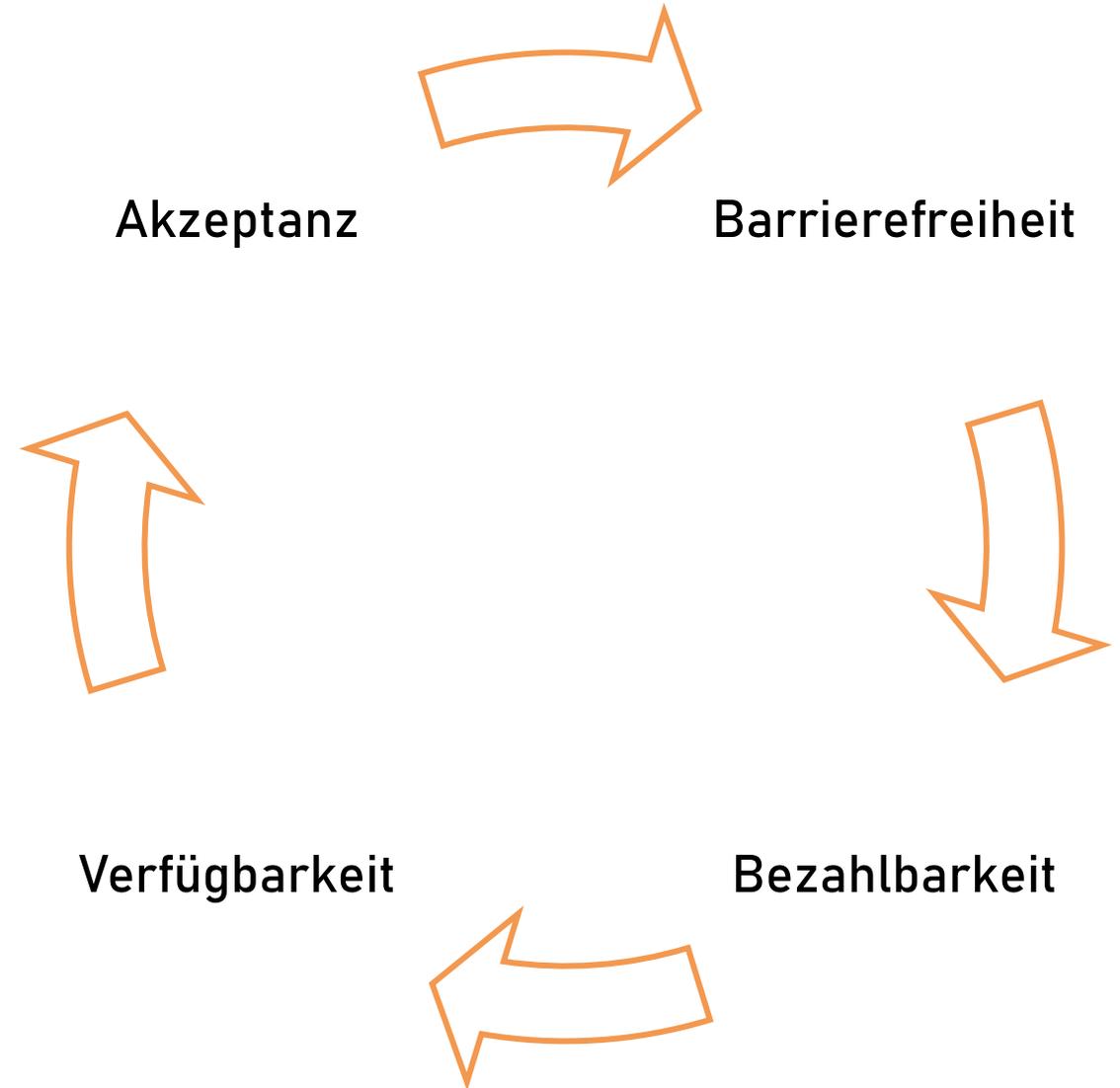
Umstieg

Vorteile

- Positiver Effekt auf soziale Teilhabe und mentale Gesundheit
 - z.B. bei älteren Personengruppen London (Green, Alasdair, and Roberts, 2014), Australien (Rambaldini-Gooding et al., 2023), Südkorea (Park, Kim, Park Jang, 2025)
 - Nutzenden von 9-Euro-Ticket (Rozynek, 2024)

Kritikpunkte

- Preis ist keine Insellösung gegen Verkehrsarmut



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Zum Weiterlesen

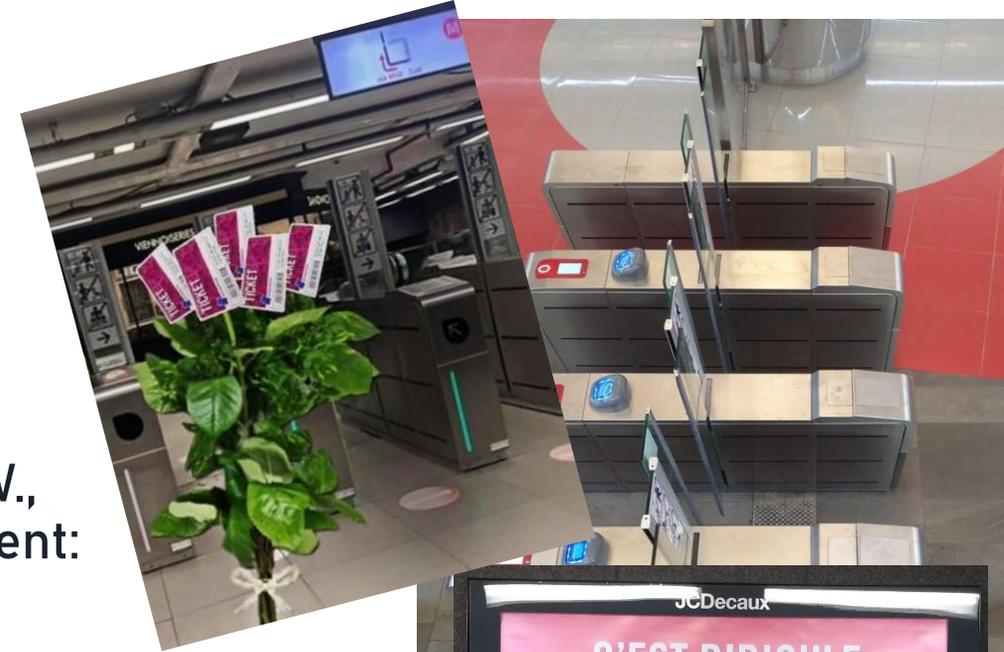
Gillard, M., Sträuli, L., & Kębtowski, W. (2022). Contrôler les transports publics: pratiques, résistances et alternatives.

Sträuli, L., Tuvikene, T., Weicker, T., Kębtowski, W., Sgibnev, W., Timko, P., & Finbom, M. (2022). Beyond fear and abandonment: Public transport resilience during the COVID-19 pandemic. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16, 100711.

Sträuli, L., & Kębtowski, W. (2023). 'The gates of paradise are open': Contesting and producing publicness in the Brussels metro through fare evasion. *Urban Studies*, 60(15), 3126-3142.

Sträuli, L. (2023). Negotiating Difference on Public Transport: How Practices and Experiences of Deviance Shape Public Space.) *Urban Planning* 8(4), 89-98.

Sträuli, L. (2024). Fare-free, not carefree: care mobilities in a fare-free public transport system in Tallinn. *Mobilities*, 19(4), 686-703.



Zum Nachlesen

- Fearnley, Nils. „Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals”, *International Journal of Transportation* 1(1) (2013): 75-90, [10.14257/ijt.2013.1.1.05](https://doi.org/10.14257/ijt.2013.1.1.05).
- Green, Judith, Alasdair Jones, and Helen Roberts “More than A to B: the role of free bus travel for the mobility and wellbeing of older citizens in London.” *Ageing and Society* 34(3) (2014): 472-494. doi:10.1017/S0144686X12001110.
- Hille, Claudia, and Matthias Gather. "Wie kann Mobilitätsgerechtigkeit gelingen?., ARL-Kongress Leipzig, 23.06.2023.
- Kębtowski, Wojciech. "Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport." *Transportation* 47.6 (2020): 2807-2835.
- Kirby, Paul: „Free transport in Luxembourg, but what's the cost?“, BBC News, 29.02.2020, [Free transport in Luxembourg, but what's the cost?](#).
- Krämer, Andreas, Gerd Wilger, and Robert Bongaerts. "Das 9-Euro-Ticket: Erfahrungen, Wirkungsmechanismen und Nachfolgeangebot." *Wirtschaftsdienst* 102.11 (2022): 873-879.
- Krämer, Andreas. *New Mobility-vom 9-Euro-Ticket zur Verkehrswende?*. Springer Fachmedien Wiesbaden, 2024.
- Lucas, Karen, Bert Van Wee, and Kees Maat. "A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches." *Transportation* 43 (2016): 473-490. Martens, Karel & Karen Lucas (2018), « Perspectives on transport and social justice », Handbook on Global Social Justice, ed. Gary Craig, , p. 351-370
- Park, Yu Shin, Hyunkyung Kim, Eun-Cheol Park, and Suk-Yong Jang: « The impact of free subway passes on the social relationships and mental health of urban older people: A segmented regression analysis”, *Public Health* 242 (2025): 139-145. <https://doi.org/10.1016/j.puhe.2024.12.043>[Get rights and content](#).
- Pires, Edi. «Analysing the Effects of Fare-Free Public Transport in Luxembourg: Has COVID-19 spoiled the implementation of FFPT ? », MA Thesis Vrije Universiteit Amsterdam (2024).
- Rambaldini-Gooding, Delia, Luke Molloy, Anne-Maree Parrish, Michal Strahilevitz, Rodney Clarke, Pascal Perez: « Free public transport and older people: An ethnographic study of an Australian bus service », *Australasian Journal on Ageing* 42 (2) (2023): 409-416.
- Rozynek, Caroline. "Imagine the financial barrier to public transport use disappears. The impact of the 9-Euro-Ticket on the mobility and social participation of low-income households with children." *Transport Policy* 149 (2024): 80-90.
- Sheller, Mimi. *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso Books, 2018.
- «Cinq ans de gratuité des transports publics: un bilan positif pour la mobilité au Luxembourg », *Communiqué par le ministère de la Mobilité et des Travaux publics*, 28.02.2025, [Cinq ans de gratuité des transports publics: un bilan positif pour la mobilité au Luxembourg - Le gouvernement luxembourgeois](#)