

# Gratis ÖV – Umverteilung oder Umstieg?

Dr. Louise Sophie Sträuli

Inputvortrag

UmverkehR Generalversammlung

01. April 2025, Zürich



[louise.strauli@tlu.ee](mailto:louise.strauli@tlu.ee)

# Mobilitätsgerechtigkeit

inkl. Verkehrsarmut und verkehrsbedingte soziale Ausgrenzung



Foto: Kevin Kandlbinder auf Unsplash

Barrierefreiheit  
accessibility

Bezahlbarkeit  
affordability

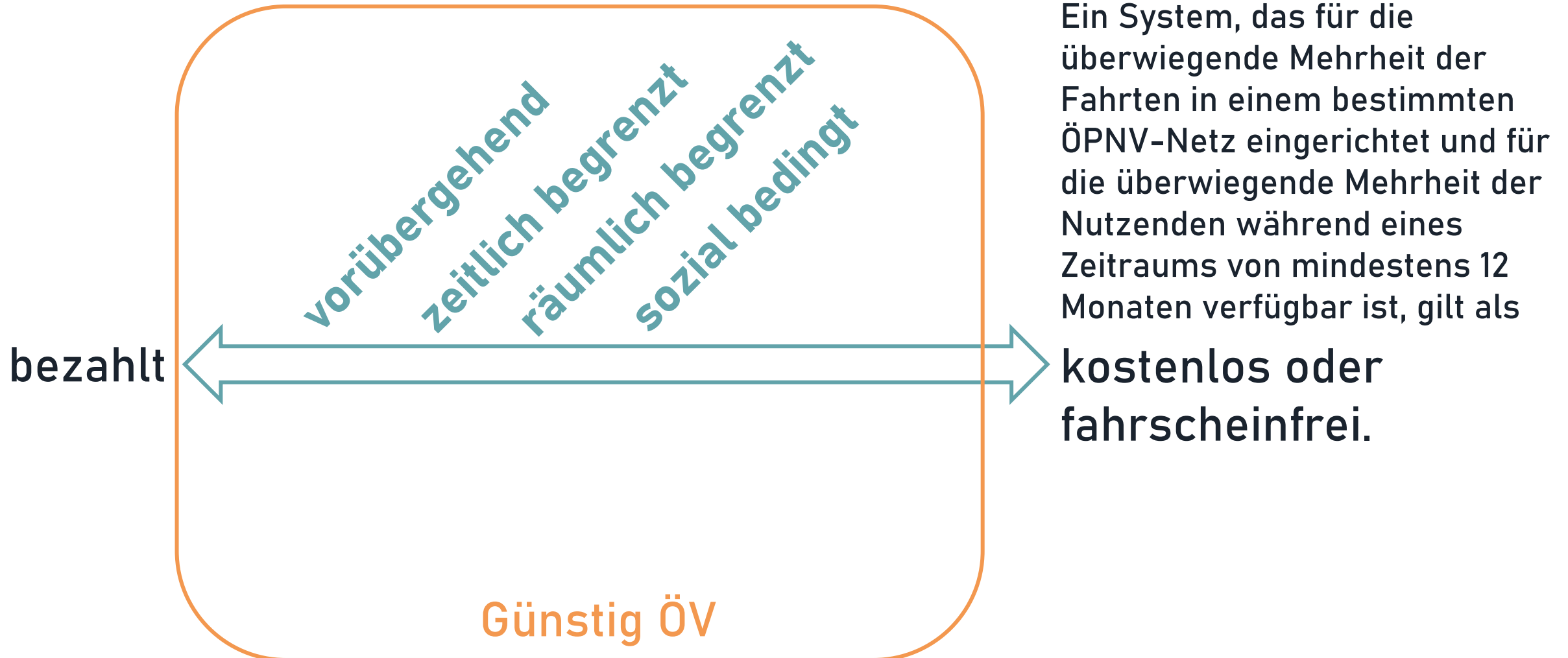
Verfügbarkeit  
availability

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

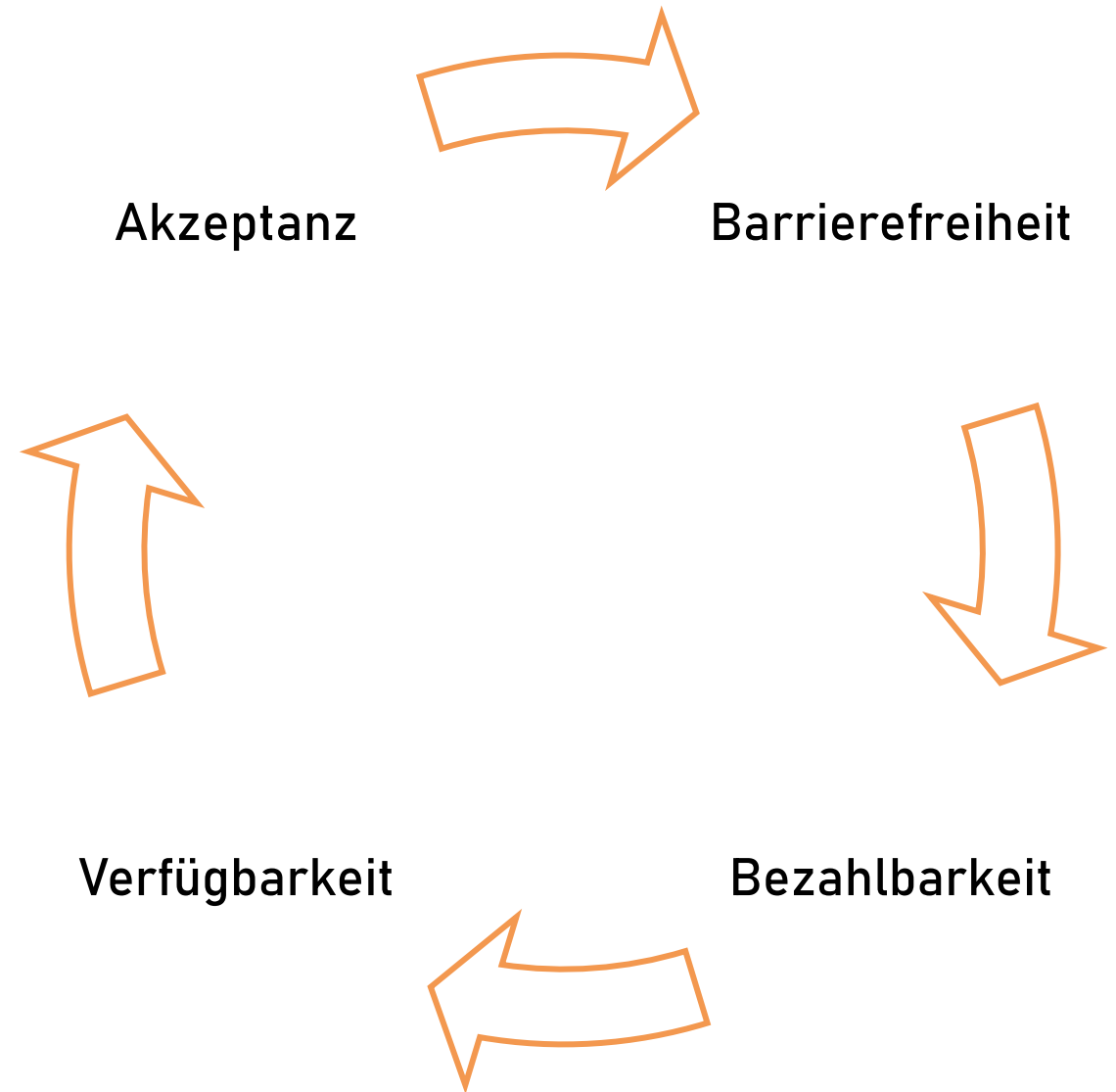
Umstieg

## 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

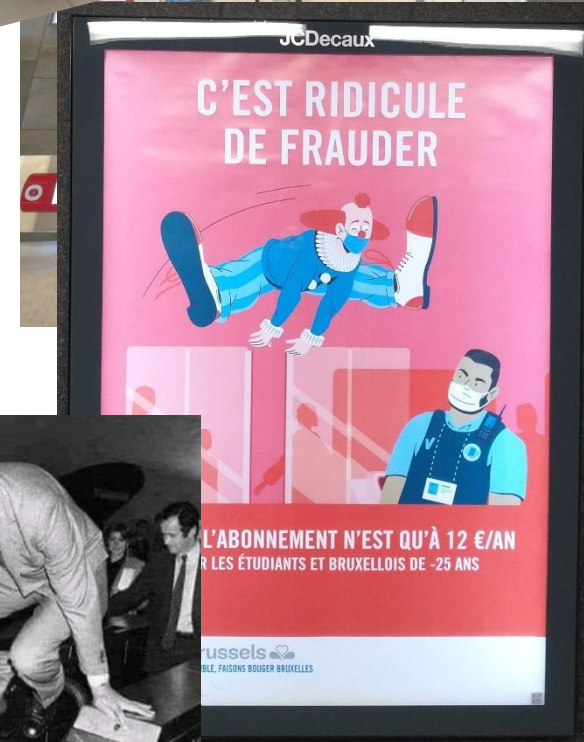
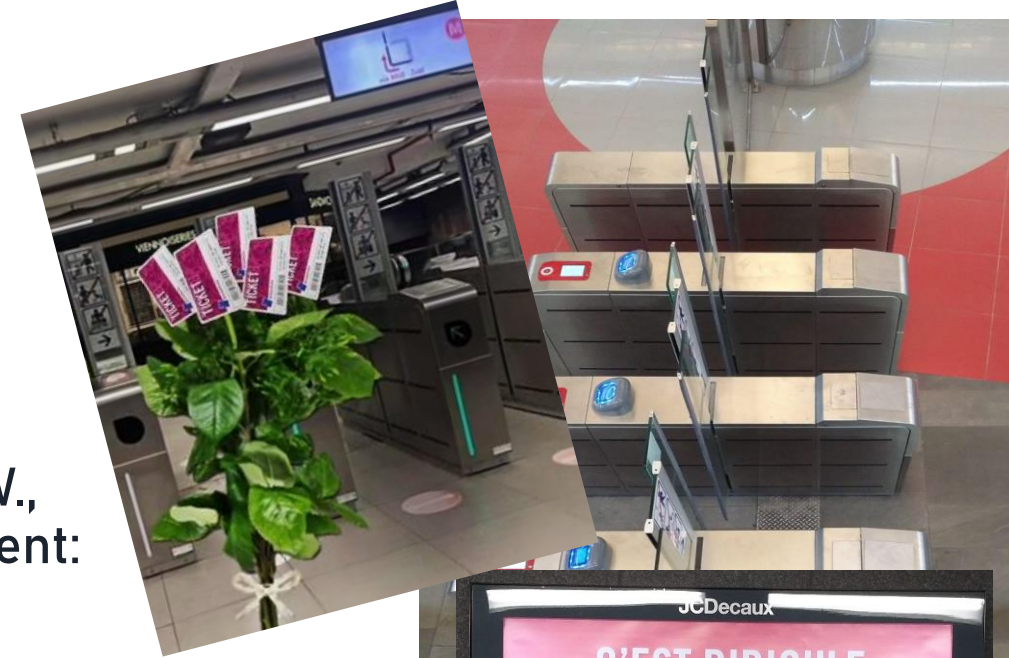
Gillard, M., Sträuli, L., & Kębtowski, W. (2022). Contrôler les transports publics: pratiques, résistances et alternatives.

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.



SIGMUND FRAUDE



# 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](#)