

Ein Jahr Umweltprämie in Frankfurt am Main

Evaluationsbericht

Tschüss Auto.
Hallo D-Ticket.

Jetzt Auto
abmelden und für
1 Jahr Deutschland-
Ticket sichern!

D-TICKET

RMV FRANKFURT



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Die Umweltprämie: eine Initiative des Mobilitätsdezernats	4
2 Vorgaben und Umsetzung – Kalkulation und Produktentwicklung	5
3 Einführung – Evaluation und Methodik des Berichts	8
4 Vertrieb – Herausforderung Nachweispflicht	9
5 Kommunikation	10
6 Kostenaufstellung und Anpassungsbedarf	12
7 Nutzerzahl – Entwicklung, Prognose und Mittelbedarf	13
7.1 Hochlauf und Entwicklung nach 12 Monaten Laufzeit	13
7.2 Mittelbedarf und Budgetgrenzen	13
7.3 Prognose	14
8 Nutzerstruktur – Alter, Geschlecht, Wohnort	15
9 Bewertung – Befragung und Marktforschungsergebnisse zur Umweltprämie	17
9.1 Datengrundlage/-qualität	17
9.2 Nutzerprofil	18
9.3 Zufriedenheit und Verbesserungspotenziale	20
9.4 Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten	20
9.5 Kundenbindung	22
10 Kontrolle – Missbrauchsschutz und Nachweispflichten	24
11 Bewertung Klimawirkung – Abschätzung CO₂-Reduktion und Flächenverbrauch	25
12 Ausblick	26
12.1 Verbesserungen	26
12.2 Empfehlungen bei Fortführung der UWP	26
13 Ergebnisbewertung und Fazit	27
14 Anhang	28
Impressum	44

Vorwort

Liebe Frankfurterinnen und Frankfurter,

ich freue mich sehr, Ihnen den Evaluationsbericht zur Umweltprämie präsentieren zu können – einem Projekt aus dem Antrag zur „Klimastadt Frankfurt“, das wir im Sommer 2024 gestartet haben. Die Idee der Umweltprämie ist simpel: Wer seinen Verbrenner-Pkw in Frankfurt am Main abschafft, erhält im Gegenzug das Deutschlandticket ein Jahr lang gratis.

Mit diesem kleinen, aber handfesten Angebot erleichtern wir den Menschen in Frankfurt den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn. Und, wie im *Masterplan Mobilität* beschrieben, wollen wir den Modal Split im Frankfurter Stadtverkehr ändern – weg vom Auto und hin zu den platzsparenden, umweltschonenden Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.

Denn wir brauchen Strategien, um dem zunehmenden Verkehr in der wachsenden Stadt mit steigenden Einwohner- und Pendlerzahlen etwas entgegenzusetzen. Die Kapazitätsgrenzen unserer Straßen sind bereits erreicht – Autofahrerinnen und Autofahrer profitieren schon heute davon, dass viele Verkehrsteilnehmende nicht auf den engen Frankfurter Straßen, sondern mit der Bahn oder anderen flächensparenden Verkehrsmitteln unterwegs sind.

Darüber hinaus wollen wir Frankfurt attraktiver, grüner und leiser, die Luft besser machen. Jedes Auto weniger bedeutet weniger Emissionen, weniger Abgase, weniger Lärm. Studien zeigen, dass sich Menschen gerade in den Innenstädten mehr Aufenthaltsqualität, mehr Raum für den Fußverkehr und, besonders in den zunehmend heißen Sommern, mehr Grün wünschen. Das lässt sich einrichten, wenn der Straßenraum gerechter aufgeteilt wird und kommt auch Handel und Gastronomie zugute. Nicht zuletzt müssen wir Klima und Umwelt schonen, damit Frankfurt am Main auch in Zukunft lebenswert bleibt.

Mit der Umweltprämie wollen wir Menschen vom Umstieg auf den ÖPNV überzeugen, indem sie die Vorteile unmittelbar im Alltag erleben. Ein Jahr lang kostenlos mit Bus und Bahn in Frankfurt unterwegs zu sein – das verändert Routinen, baut Vorbehalte ab und öffnet Wege für neue Mobilitätsentscheidungen.

Der vorliegende Evaluationsbericht zeigt: Die Umweltprämie hat genau das erreicht – hohe Akzeptanz, eine deutliche Verlagerung vom Auto auf den ÖPNV und – das freut mich besonders – eine dauerhafte Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten. Das Angebot ist nur ein kleiner Baustein auf dem Weg zur Mobilitätswende, aber er wirkt.

Ich danke allen Bürgerinnen und Bürgern, die den Schritt gewagt und das neue Angebot ausprobiert haben. Und ich danke allen Mitarbeitenden der städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ sowie der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), die dieses Projekt engagiert, zuverlässig und mit viel Herzblut umgesetzt haben.

Lassen Sie uns diesen Weg gemeinsam weitergehen – für ein lebenswertes und zukunftssicheres Frankfurt am Main.

Ihr
Wolfgang Siefert
Dezernent für Mobilität der Stadt Frankfurt am Main

1 Die Umweltprämie: eine Initiative des Mobilitätsdezernats

Die Umweltprämie (UWP) der Stadt Frankfurt am Main ist Teil der Maßnahmen im Antrag zur „Klimastadt Frankfurt“ mit den Zielen, das Pkw-Aufkommen in Frankfurt zu reduzieren, einen Anreiz zum Klimaschutz zu geben und die Bevölkerung für die Mobilitätswende zu gewinnen.

Für Frankfurter Bürgerinnen und Bürger soll mit der Umweltprämie der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV attraktiver werden: einen Pkw abschaffen – ein Deutschlandticket ein Jahr lang beziehen und nutzen. Jeder Umstieg auf umweltfreundliche und zugleich Flächen sparende öffentliche Verkehrsmittel entlastet außerdem die Straßen der Stadt und macht sie frei für jene, die sie wirklich benötigen, etwa Einsatzfahrzeuge und Handwerksdienste.

Die Umweltprämie zielt auf die Reduzierung von Abgasen und CO₂-Emissionen durch Pkws mit Verbrennungsmotor sowie eine nachhaltigere Flächennutzung ab. Die meisten Motorfahrzeuge sind nämlich während Großteilen des Tages oder manchmal auch der Woche Stehfahrzeuge, die unnötigerweise versiegelte Flächen in der Stadt belegen.

Entstehung der Umweltprämie

Die Stadt Frankfurt am Main startete mit der UWP gemäß den im Antrag zur „Klimastadt Frankfurt“ beschlossenen Maßnahmen ein Pilotprojekt, in dem eine möglichst dauerhafte Abmeldung von privaten Autos im Stadtgebiet finanziell unterstützt werden sollte. In Frankfurt meldete private Halterinnen und Halter, die ihr vor dem 1.1.2024 in Frankfurt zugelassenes Auto abmelden und sich verpflichten, kein neues Auto im Haushalt anzumelden, sollten einmalig eine kostenlose Jahreskarte für den ÖPNV im Stadtgebiet erhalten.

Die Maßnahme sollte nach 24 Monaten auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis hin evaluiert und bei Erfolg fortgesetzt werden.

Von einer reinen Abwrackprämie bei Verschrottung eines Pkw wurde abgesehen. Die Prämie sollte allen Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern zugutekommen, die bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten weg vom Auto und hin zum Nahverkehr zu ändern oder ganz auf das eigene Auto zu verzichten. Zielgruppe sollten ausschließlich Frankfurter Bürgerinnen und Bürger sein, die im Besitz eines Pkw mit Verbrennungsmotor waren und diesen abschafften.

Durch eine möglichst dauerhafte Umlenkung in nachhaltige Verkehre sollte die urbane Gesundheit des Umweltverbundes gefördert und der ÖPNV sowie seine Finanzierung unterstützt werden (vgl. Pressemeldung zur Zwischenbilanz am 2. Sept 2024 Abb. 44 im Anhang).

Das Erreichen einer bestimmten Reichweite wurde nicht vorgegeben. Anhand der verfügbaren Statistik zu den Pkw-Haltern nach Ortsbezirken kann nach dem ersten Jahr der Umsetzung nun die Reichweite ausgewertet und dargestellt werden. Durch die UWP konnten im ersten Jahr der Laufzeit je nach Ortsbezirk 0,5 bis 1,5 Prämien pro Tausend Einwohner erreicht werden (s. Abb. 15, S. 16 und Tab. 6 im Anhang).

2 Vorgaben und Umsetzung – Kalkulation und Produktentwicklung

Nachdem der Antrag: „Klimastadt Frankfurt: Gemeinsam für ein klimaneutrales und lebenswertes Frankfurt“ (vom 19.3.2024) durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Frankfurt: „Zustimmung für Klimapläne“ (erfolgte am 2.5.2024) angenommen wurde, hat die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ gemeinsam mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) die Umweltprämie so schnell wie möglich im Auftrag des Mobilitätsdezernats umgesetzt. Da bereits ein Konzept für eine Abwrackprämie für Frankfurt bei traffiQ in Bearbeitung war, konnte die Umsetzung zur Umweltprämie unter Berücksichtigung empfohlener Anpassungen rasch erfolgen.

Prämiengestaltung

Die Prämie konnte anstatt einer mittlerweile nur noch wenig attraktiven Jahreskarte für Frankfurt gleich auf Grundlage des Deutschlandtickets umgesetzt werden. Abschaffung beinhaltet nicht ausschließlich eine Verschrottung, sondern zunächst nur die dauerhafte Abmeldung mit der Verpflichtung des Prämiennutzers, dass ein Verkauf oder eine Verschenkung an eine haushaltsfremde Person erfolgt.

Der UWP-Nutzende darf zudem kein Fahrzeug während der Prämienlaufzeit anmelden und muss bei Nichteinhaltung der Bedingungen alle erhaltenen Prämien zurückstatten. Dies erfolgt per Lastschrifteinzug, den der Nutzende bei der Bestellung an die VGF gibt.

Der Einführung ging eine Auftragsklärung sowie die Abstimmung der Vertriebsumsetzung und die Vorbereitung der Vertriebsstellen durch die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) voraus. traffiQ konnte in enger Abstimmung mit dem Dezernat für Mobilität den Start der Antragstellung für Frankfurterinnen und Frankfurter, die bereit waren, ihren Pkw abzuschaffen, ab 1.7.2024 ermöglichen.

Voraussetzungen

Als Bedingung für den Erhalt der Umweltprämie wurde die Erfüllung folgender Voraussetzungen festgelegt: Antragstellende müssen ihren Erstwohnsitz in Frankfurt am Main und ein Mindestalter von 18 Jahren haben. Sie haben einen Pkw mit Verbrennungsmotor vor maximal fünf Monaten verschrottet oder an eine haushaltsfremde Person verkauft/verschenkt. In den letzten 12 Monaten vor Antragstellung wurde kein Fahrzeug neu auf ihren Namen zugelassen. In den 12 Monaten des Bezugs der Umweltprämie wird kein

neuer Pkw angemeldet. Eine unterschriebene Selbstverpflichtung ist mit der Antragstellung einzureichen.

Als „Auto mit Verbrennungsmotor“ gelten, wie im Prüfschema festgelegt, ganz oder teilweise von Verbrennungsmotoren angetriebene Fahrzeuge, also auch Hybridvarianten und Kombinationen von Verbrennungsmotoren mit Alternativantrieben wie z. B. Gas- und Elektroantrieben. Für die Abschaffung rein elektrisch angetriebener Pkws auf Basis einer Batterie wird keine UWP gewährt.

Antragstellung

Zur Antragstellung und direkten Ticketausstellung vor Ort im VGF-Service-Center Hauptwache müssen zwei Unterlagen vorgelegt werden: Zum einen ein Auszug aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamts, der in postalischer Form beim KBA gebührenfrei beantragt werden kann. Die ermittelte Wartezeit lag anfangs bei ein bis zwei Wochen. Zum anderen der ausgefüllte Bestellschein für die UWP, der eine Kombination aus Antragsformular für die UWP und Bestellschein für das Deutschlandticket enthält.

Unterschriebene Verpflichtungen

Der UWP-Nutzende muss die VGF unverzüglich informieren, sofern er in den 12 Monaten nach dem Datum der Antragstellung einen Pkw anschaffen oder kaufen wird, sonst ist die gesamte erhaltene Prämienleistung zurückzuzahlen.

Die Anschaffung eines Pkw in den 12 Monaten nach Antragstellung hat auch den Verlust der Berechtigung zum Prämienbezug sowie den Start der Einzüge der monatlichen Abbuchungsbeträge mittels Lastschrift vom Konto zur Folge.

Der UWP-Nutzende ist dazu verpflichtet, zu Kontrollzwecken auf Anforderung in den folgenden 12 Monaten eine erneute Auskunft aus dem zentralen Fahrzeugregister zu beantragen und der VGF innerhalb von vier Wochen zukommen zu lassen. Eine Nichtmeldung oder eine nicht gemeldete Fahrzeugzulassung im Prämienzeitraum hat den Verlust der Berechtigung zum Prämienbezug und die damit einhergehende Verpflichtung zur Rückzahlung der insgesamt erhaltenen Prämienleistung zur Folge (s. Bestellschein: Abb. 40 im Anhang, online: <https://vgf-ffm.de/umweltpraemie>).

Vertriebsaufgaben

Die VGF führt die Antragsprüfung, die Ticketausgabe und die Missbrauchsprüfung in Abstimmung mit traffiQ durch und rechnet die Prämien mit traffiQ ab.

Die Prüfung der Antragsvoraussetzungen erfolgt vor Ort im VGF-Service-Center Hauptwache anhand eines vorgegebenen Prüfschemas, das von traffiQ gemeinsam mit der VGF entwickelt wurde.

Nach direkter Dateneingabe in das Hintergrundsystem und Bearbeitung des Antrags vor Ort im Service-Center kann die Chipkarte mit dem Abonnement unmittelbar ausgehändigt werden. Der Gültigkeitsbeginn ist sofort möglich und nicht erst zum Folgemonat nach postalischer Zustellung.

Mittelverwendung

Die Mittelverwendung und Budgetkontrolle soll von traffiQ überwacht und evaluiert werden, die auch die Abrechnung der kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen übernimmt.

Antragsaufkommen

Mit angenommen 55 bis 60 Prämien pro Monat wurden 660 bis 720 Prämienanträge im Jahr erwartet. Im ersten Jahr wurden 560 Anträge erreicht. Das entspricht einem Aufkommen von beinahe 47 Prämien pro Monat.

Annahmen zu Kalkulation und Mittelbedarf

Die Finanzierung der Prämien soll durch die Stadt Frankfurt am Main erfolgen. Die Kalkulation für den Mittelbedarf erfolgte unter der o.g. Annahme von monatlich 50 bis 60 Prämien bzw. 660 erfolgreichen Anträgen pro Jahr. Grundlage für die Annahme waren Ergebnisse aus der Recherche von vergleichbaren Maßnahmen aus anderen Städten wie Darmstadt und Marburg, die entsprechend der Bevölkerungszahl umgerechnet wurden und aus denen ein Durchschnittswert gebildet wurde. Kosten pro gewährter Prämie betragen 588 € bei einem Deutschlandticketpreis von monatlich 49 € und 696 € nach der Tarifanpassung des Bundes auf 58 €. Damit sind Kosten von ca. 400.000 € pro Jahr verbunden (s. S., 12 Tab. 1).

Missbrauchsprüfung

Um zu verhindern, dass Mittel zweckfremd abgerufen werden, ist die in Stichproben durchzuführende erneute Überprüfung des Verzichts auf einen Pkw während der Prämienzeit jederzeit möglich. Die UWP-Nutzenden weisen dabei

die Einhaltung der Antragsvoraussetzungen durch erneutes Einreichen eines ZFZR-Auszugs nach.

Kommunikation

Die Umweltprämie soll als gemeinsame Aktion der beteiligten Partner kommuniziert werden: Dazu werden Aushänge in den Fahrgastinformationsvitrinen und in den Wechselrahmen in Bussen und Bahnen getätigkt sowie eine Broschüre und ein Werbeflyer mit allen Informationen zur Bestellung erstellt. Plakate und Broschüren werden an verschiedene Stellen wie z. B. die Zulassungsbehörde und die VGF-Vertriebsstellen verteilt. Die Webseiten www.rmv-frankfurt.de/umweltpraemie und www.vgf-ffm.de/umweltpraemie vermitteln Informationen zur UWP und Social-Media-Kanäle werden durch gekaufte Online-Werbung genutzt. Zudem wird das Produkt bei einer Pressekonferenz und anhand von Presseinformationen vorgestellt.

Anpassungen, die vom Antrag zur „Klimastadt Frankfurt“ abweichen

Im Antrag Nr. 908 „Klimastadt Frankfurt“ Kapitel XIII, 2. Absatz wurde gefordert:

„Die Stadt Frankfurt startet ein Pilotprojekt, durch welches die dauerhafte Abmeldung von privaten Autos im Stadtgebiet finanziell unterstützt wird. In Frankfurt gemeldete private Halter*innen, welche ihr vor dem 01.01.2024 in Frankfurt zugelassenes Auto abmelden und sich verpflichten, mindestens 3 Jahre kein neues Auto im Haushalt anzumelden, sollen einmalig eine kostenlose Jahreskarte für den ÖPNV im Stadtgebiet erhalten. Im Falle einer Neuanmeldung eines Autos innerhalb der 3 Jahre muss der Betrag für die Jahreskarte zurückgezahlt werden.“

Das Pilotprojekt konnte als UWP mit den folgenden sechs Abweichungen gegenüber dem Antrag in die Praxis umgesetzt werden:

1.) Keine Autozulassung ein Jahr vor Antragstellung, um das Missbrauchsrisiko zu reduzieren.

2.) Ein Zeitraum statt einem fixen Datum zur Autoabschaffung, um eine Gleichbehandlung für alle Antragstellenden zu ermöglichen und in der Folge nicht Abmeldungen vor langer Zeit mit einer Prämie zu belohnen, die in keinem Bezug zur UWP stehen.

3.) Beschränkung auf Verbrenner-Pkw, um keinen Fehlanreiz zur Abmeldung von E-Autos ohne schädliche Emissionen zu setzen.

4.) Prämiengewährung eines 12 Monate gültigen Deutschlandticket-Abos mit deutschlandweiter Nutzung, anstelle einer RMV-Jahreskarte, um die Kosten für die Stadt Frankfurt zu senken, während gleichzeitig das Angebot für die Nutzenden noch attraktiver wird.

5.) Die erste Evaluation erfolgt bereits nach 12 Monaten. Dies ermöglicht eine Steuerung durch frühzeitige Erkenntnisse zu Antragsaufkommen und Missbrauch der UWP.

6.) Statt drei Jahren dürfen Beziehende der UWP ein Jahr lang kein neues Auto anmelden. Somit steht ein Jahr Prämie für ein Jahr Verpflichtung, keine neue Pkw-Anmeldung nach der Abmeldung vorzunehmen und das abgemeldete Auto nicht innerhalb des Haushalts weiter zu nutzen.

Damit konnte eine niedrigere Einstiegshürde angeboten und genügend UWP-Nutzende gefunden werden. Da nur bestehende Kunden mit bekannten Kontaktdaten und vorhandener Einwilligung angeschrieben werden können und ein Anschreiben zwei Jahre nach Ende der Laufzeit des Tickets in der Praxis zu Problemen führen würde, wurde so auch eine Kontrollmöglichkeit unter Einhaltung von Datenschutzregelungen ermöglicht. Zudem wurde ein einjähriger Autoverzicht für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens und einen dauerhaften Umstieg als ausreichend angesehen.

Es wurden mitunter auch Prämienanträge gestellt, die aufgrund nicht erfüllter Anforderungen und der gesetzten Beschränkungen nicht genehmigt werden konnten. Die Bewilligung der UWP musste auch in den vermehrt dazu gestellten Anfragen an traffiQ in Form von Kundenanliegen und an das Mobilitätsdezernat in Form von Stellungnahmen ausgeschlossen werden, wenn diese Bedingungen nicht erfüllt wurden. Trotz einer glaubhaft und nachvollziehbar erläuterten Absicht, das Auto abzuschaffen, um in den ÖPNV umzusteigen, mussten die Bedingungen strikt eingehalten werden, um ein diskriminierungsfreies und kontrollierbares Verfahren umzusetzen, das Missbräuche Unberechtigter verhindert. So z.B. bei der Beschränkung der Prämiennutzung ausschließlich auf den Fahrzeughaltenden und nicht den Hauptnutzenden des Fahrzeugs (z. B. Ehepartnerin oder Ehepartner).

Besonderheit: das deutschlandweit gültige Ticket für ein ganzes Jahr

Die Umweltprämie in Frankfurt beschränkt sich im Vergleich zu anderen „Auto-Abschaffungs-Prämien“ ausschließlich auf den ÖPNV mit einer Förderung im Gegenwert von derzeit 696 € für die kostenfreie Nutzung des Deutschlandtickets für 12 Monate, das uneingeschränkt in ganz Deutschland genutzt werden kann.

Die Stadt Marburg hat z. B. eine Abmeldeprämie für Autos mit verschiedenen Nutzungsangeboten eingeführt, die als Gutschein eingelöst werden können. Mit dem Guthaben von maximal 1.250 € kann ein Jahr lang mit Bus und Bahn im Wert von bis zu 600 € gefahren, Car-Sharing im Wert von bis zu 800 € genutzt oder Gutscheine für Geschäfte und Gastronomie im Wert von bis zu 400 € abgerufen werden.

In Darmstadt ermöglichen Abmeldeprämien bereits seit Längerem die kostenfreie Nutzung des ÖPNV innerhalb der Stadt für einen Zeitraum von drei Monaten.

3 Einführung – Evaluation und Methodik des Berichts

Die Erstellung eines Evaluationsberichts wurde mit im Antrag zur Klimastadt Frankfurt vereinbart und ist eine Grundlage, um eine Bewertung der Umweltprämie nach Ablauf des ersten Jahres vorzunehmen. Ggf. sind dadurch Maßnahmen innerhalb des zweiten Jahres zu treffen. Der Evaluationsbericht soll zudem die Grundlage bieten, um über die mögliche Fortführung, Umstellung oder Einstellung nach dem dritten Jahr zu entscheiden.

Ziel des Evaluationsberichts sollte daher sein:

- die Umweltprämie zu bewerten,
- Empfehlungen zur Fortführung, Anpassung oder Einstellung der Prämie zu geben,
- eine Grundlage für politische Entscheidungen zu bilden, wie künftig mit der UWP verfahren wird.

Vorgesehen wurde, dass der Evaluationsbericht Antragsaufkommen und Missbrauchshäufigkeit beinhaltet, sowie Veränderungen im Mobilitätsverhalten und die Zufriedenheit der prämienbeziehenden Personen untersucht, die per Umfrage ermittelt werden sollen.

Auftraggeber der Evaluation

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main forderte nach dem ersten Jahr der Umweltprämie eine Evaluation zur Bewertung der Maßnahme ein, um über den Fortgang diskutieren und entscheiden zu können.

Herausgeber der Evaluation

Die Evaluation wurde unter dem Dach des Dezernats für Mobilität der Stadt Frankfurt am Main von der städtischen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) umgesetzt.

Ziele der Evaluation

Die vorliegende Evaluation soll als Entscheidungsgrundlage dienen und eine Empfehlung für die kommunale Politik über Bewertung und Fortführung der Maßnahme liefern.

Zielgruppe des Evaluationsberichts

Die Evaluation richtet sich an die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung, Ortsbeiräte sowie die Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

Datengrundlagen der Evaluation

Als Grundlage der Evaluation zog traffiQ zweierlei Datenpools heran: Einerseits wurden die Angaben in den Bestellscheinen zur Umweltprämie (Beantragung des Deutschlandtickets) ausgewertet (s. Kapitel 7 und 8). Andererseits wurden Daten aus einer Befragung der Prämiennutzenden genutzt. Diese fand kurz vor Ablauf des kostenlosen Prämienjahres statt (s. Kapitel 9).

Anhand dieser Datengrundlagen sollte eine Empfehlung abgeleitet werden, die UWP fortzuführen, anzupassen oder einzustellen.

4 Vertrieb – Herausforderung Nachweispflicht

traffiQ und VGF sind städtische Unternehmen, die keinen direkten Zugriff auf die Fahrzeugzulassungsdaten der Bürgerinnen und Bürger haben dürfen. Nur die Zulassungsstelle hat darauf direkten Zugriff und könnte hier Aufgaben übernehmen, die Abschaffung eines Verbrenner-Pkw zu prüfen.

Wird der Datenabruf durch Antragstellende jedoch selbst initiiert und einer entsprechenden Stelle zur Verfügung gestellt, kann dort geprüft werden, inwiefern die Berechtigung vorliegt, um die UWP zu beantragen. Jeder KFZ-Halter ist jederzeit berechtigt, kostenlos einen Auszug zu seinen im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeicherten Daten vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) zu erhalten und kann diesen vorlegen, um die Berechtigung für die UWP prüfen zu lassen. Über diesen Weg – den Auszug aus dem ZFZR vom KBA – war ein schneller Vertriebsstart ohne die Einbindung und Verpflichtung anderer Ämter möglich.

Dies ist hier sowohl in einem Online-Verfahren als auch per Zusendung an die Meldeadresse möglich. Die im Online-Verfahren erforderliche Identitätsprüfung mit dem digitalen Personalausweis konnte nicht erfolgreich angewendet werden und war zur Nachweisführung nicht geeignet, weil nicht unterschieden werden konnte, ob die Zulassungsdaten für ein oder mehrere Fahrzeuge abgefragt werden.

Damit der Vertrieb der UWP in personenbedienten Vertriebstellen umgesetzt werden konnte, entwickelte traffiQ in Abstimmung mit der VGF ein Prüfschema anhand von Mustervorgaben. Mit diesem kann in wenigen Schritten der

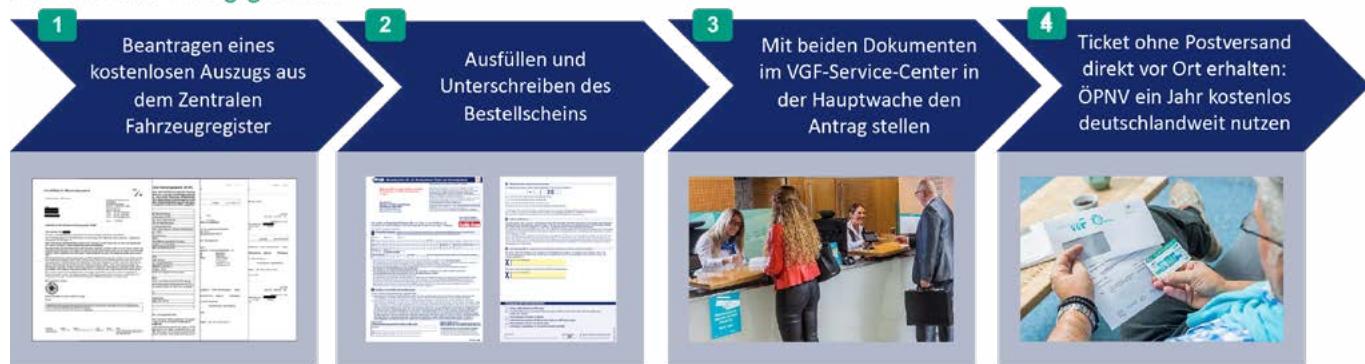
Antrag auf die Umweltprämie überprüft werden, so dass die umfangreichen Daten mit den vielen Schlüsselnummern in den mehrere Seiten umfassenden KBA-Auszügen schnell vor Ort von dem Vertriebspersonal überprüft und bearbeitet werden können. Das Prüfschema gibt klare Grenzen zur Prüfung der Anträge und zur Entscheidung, ob eine Ausstellung der Prämie vor Ort erfolgen kann.

Die VGF testete das Prüfschema, schulte schnellstmöglich ihre Vertriebsmitarbeitenden und ermöglichte, dass die UWP-Tickets zur sofortigen Mitnahme ausgestellt werden konnten. Durch die sofortige Ausstellung zum Mitnehmen wurde vermieden, dass Antragstellende und Interessenten mehrfach in der Vertriebsstelle erscheinen müssen und zusätzliche Wartezeiten für den Versand der Deutschlandticket-Abos mit entsprechenden Bestell- und Versandfristen zum nächsten Monatsanfang entstehen. Das war für die Vertriebspraxis entscheidend, da sich herausstellte, dass die Nachweisbeschaffung per Post vom KBA anders als anfangs getestet einen teils nicht unerheblichen zeitlichen Vorlauf von mehreren Wochen in Anspruch nahm.

Im Ergebnis mussten nun Frankfurter Bürgerinnen und Bürger, die die UWP in Anspruch nehmen wollten nur zwei Dokumente im VGF-Service-Center in der Hauptwache vorlegen, um ihr Deutschlandticket mit der UWP zur sofortigen Mitnahme vor Ort ausgestellt zu bekommen: den KBA-Auszug über ihre auf ihren Namen angemeldeten Fahrzeuge und den ausgefüllten und unterschriebenen Bestellschein für die UWP (s. Abb. 01). Diese Bedingungen mussten erfüllt und alle Angaben richtig und vollständig gemacht werden.

Abb. 01: Ablauf der Antragstellung und Ticketausstellung aus Kundensicht

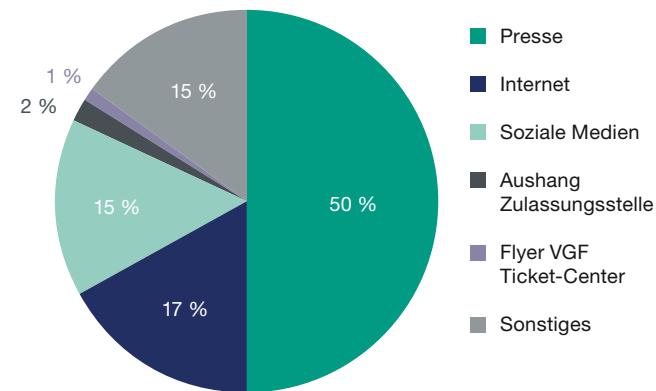
So wird der Antrag gestellt:



5 Kommunikation

Durch die Kommunikationsmaßnahmen wurde es ermöglicht im ersten Jahr insgesamt 560 UWP-Nutzer zu gewinnen.

Die erreichten UWP-Nutzer gaben bei der Befragung zum Ende der Laufzeit (vgl. Kapitel 9) an, dass sie von der UWP überwiegend (50 %) aus der Presse erfahren haben, 17 % sind online darauf aufmerksam geworden, 15 % über den Flyer im VGF Ticket-Center, 15 % über Social-Media Kanäle und 2 % über einen Aushang an der Zulassungsstelle (s. Abb. 02).



Wie haben Sie von der UWP erfahren? n = 112, ohne k.A. n = 1

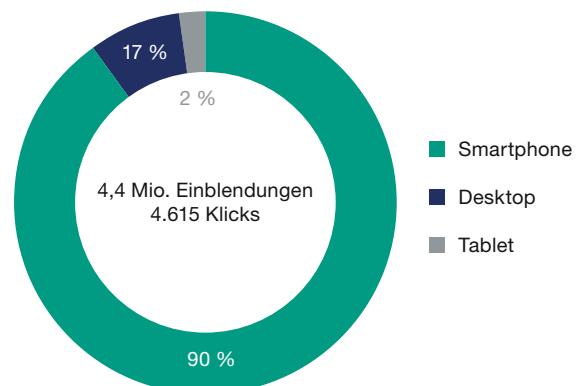
Abb. 02: Genutzte Informationsquellen

Für die Kommunikation der Umweltprämie in der Öffentlichkeit wurden ein Onlineteaser (s. Abb. 03), ein Flyer (s. Abb. 05) sowie eine Produktbroschüre (s. Anhang Abb. 40 und Abb. 41) erstellt sowie zwei Presseinformationen (s. Anhang Abb. 42 und 43) publiziert. Im Sinne der Wiedererkennung wurde ein Motiv für die UWP als Deutschlandticket durchgängig in der Broschüre als auch online als Banner verwendet.



Abb. 03: Social-Media-Kampagnenteaser

Mit dem Teaser wurden 4,4 Mio. Einblendungen im Zeitraum von 1.8. bis 1.11.2024 auf Social-Media-Kanälen erreicht. Durch die Einblendungen konnten über 4.000 Klicks vor allem auf dem Smartphone erzielt werden (s. Abb. 04).



Schaltungszeitraum: 1. Aug. bis 1. Nov. 2024, Quelle: Ströer

Abb. 04: Reichweite und Schaltungszeitraum Social-Media-Kampagnenteaser

In der Produktbroschüre wurde auch der Bestellschein und die Selbstverpflichtung integriert (s. Abb. 40 im Anhang: Produktinfo und Bestellschein mit Datenschutzerklärung, Selbstverpflichtung).

Im Bestellschein wird die Bankverbindung erfasst und ein Lastschrifteinzug erteilt, so dass die Fortführung am Ende der UWP als Deutschlandticket oder die Rückzahlung bei Nichteinhaltung der Bedingungen jederzeit umgesetzt werden kann. Sie muss vom UWP-Nutzer zusammen mit der Selbstverpflichtung zur Einhaltung der Bedingungen unterschrieben werden, um das Ticket zu erhalten.

Die Verteilung der Produktbroschüre, des Infoflyers und der Plakatmotive erfolgte an die VGF, die Zulassungsstelle und das Klimareferat der Stadt Frankfurt am Main.



Abb. 05: Infoflyer zur UWP mit Grußwort und Vertriebsinfos

Alle relevanten Informationen für UWP Antragstellende sind auf der VGF-Webseite unter <https://vgf-ffm.de/umweltprae-mie> (s. Abb. 06) und der RMV-Frankfurt Webseite unter www.rmv-frankfurt.de/umweltpraemie (s. Abb. 07) zu finden. Sowohl auf den RMV- als auch auf den VGF-Seiten finden UWP-Interessierte alle zielführenden Infos mit Link zu Produktbroschüre und Bestellschein.

The screenshot shows the homepage of the VGF website. At the top, there's a banner with the text "Tschüss Auto. Hallo D-Ticket." and an image of a hand holding a D-Ticket card and a car key fob. Below the banner, there's a section titled "Umweltprämie für Frankfurt" with a sub-section "Welche Voraussetzungen müssen Sie erfüllen?". This section contains a list of requirements for receiving the environmental premium. At the bottom of the page, there's a section titled "Ihr Weg zum Deutschland-Ticket als Umweltprämie" which provides information on how to apply for the ticket.

Abb. 06: Umweltprämie auf der VGF-Webseite

The screenshot shows the RMV-Frankfurt website. At the top, there's a navigation bar with links like "Reiseplaner", "Ticket", "Service", and "Über uns". Below the navigation, there's a banner with the text "Tschüss Auto. Hallo D-Ticket." and an image of a hand holding a D-Ticket card and a car key fob. To the right of the banner, there's a section titled "Welche Voraussetzungen müssen Sie erfüllen?" which lists requirements for receiving the environmental premium. There are also sections for "Fragen und Antworten rund um die Umweltprämie" and "Weitere Informationen".

Abb. 07: Umweltprämie auf der RMV-Webseite

Auf beiden Webseiten sind FAQs enthalten, die entwickelt wurden, um die Kunden umfangreich zu informieren, Kundenanfragen zu minimieren sowie Beratung und Vertrieb zu entlasten (s. Anhang Abb. 42).

Vor Vertriebsstart wurde die UWP auf einer Pressekonferenz am 28.6.2024 vorgestellt und eine Presseinformation zur UWP herausgegeben (s. Anhang Abb. 43).

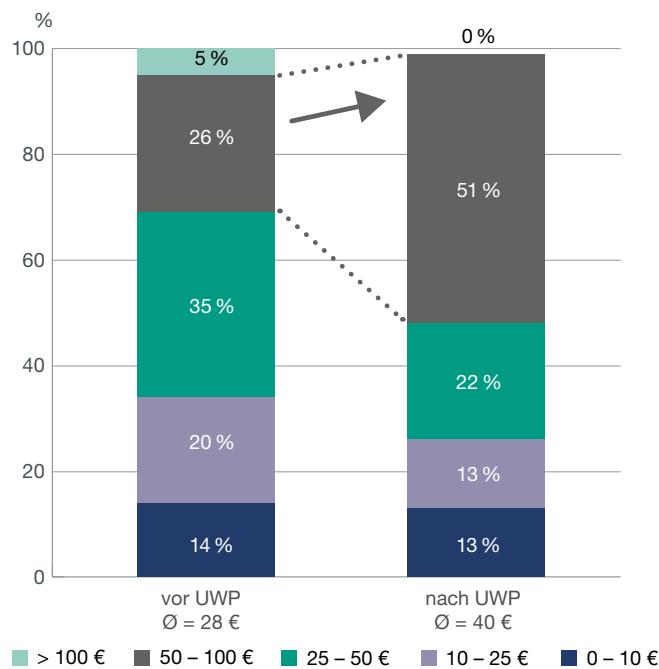
6 Kostenaufstellung und Anpassungsbedarf

Die Umweltprämie hat im ersten Jahr zu kassentechnischen Einnahmen in Höhe von über 350.000 € (bei einem Tarifpreis von anfangs 49 €, dann 58 € pro Monat) beigetragen.

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Mit Ende der UWP werden die Nutzer über die Überführung ins Deutschlandticket informiert. Über 80 % (vgl. Kapitel 9 zur Befragung, Abb. 36: Fortführung, Kündigungsrate, Gründe und Alternativen) nutzen in den Folgejahren ein Deutschlandticket, andere Zeitkarten und Tickets oder ein vom Arbeitgeber angebotenes Jobticket weiter. Diese zusätzlich generierten Einnahmen sind dann nutzerfinanziert.

Werden die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben von rund 28,- € vor und rund 40,- € nach der Prämie gegenübergestellt (s. Abb. 08), ist das ein Mehrgewinn an Einnahmen von 12,- € mehr pro ÖPNV-Nutzendem und Monat, die von Tickets im Gelegenheitsverkehr zu höherwertigen Zeitkarten bzw. dem Deutschlandticket wechseln. Das sind bei 560 Prämien pro Jahr rund 80.000 € pro Jahr.



Wie hoch waren Ihre Ausgaben pro Monat für ÖPNV-Fahrscheine? n = 104

Abb. 08: Einnahmenverschiebungen vor und nach der UWP

Die von der Stadt finanzierten Fahrgeldeinnahmen zur UWP, also auch die durch die im Anschluss zur UWP erzeugten nutzerfinanzierten Mehreinnahmen, fließen über die Einnahmeaufteilung des RMV zu einem Großteil wieder zur Finanzierung der ÖPNV-Leistungen zurück an die Stadt Frankfurt.

Unter der Einschränkung, dass der ÖPNV insgesamt kein kostendeckendes Geschäft ist, kann man den Weiterbezug von höherwertigen ÖPNV-Tickets im Anschluss an die UWP im Bezug zu den Investitionskosten von ca. 1,3 Mio. € setzen und feststellen (Annahme dreijähriger Ausgabe der UWP s. Tab 1), dass sich die Kosten allein durch die Aufrechnung der Mehreinnahmen ab 2030 nach rund fünf Jahren in etwa aufwiegen. Werden künftig weniger als die im ersten Jahr erreichten 560 UWP ausgegeben, ändert das nichts an der Grundannahme, da dann zu den Mehreinnahmen auch die Investitionskosten entsprechend sinken.

Zeitpunkt	UWP Vertrieb	Zugewinn Einnahmen in Mio. €	Prognose Investitionskosten
Sommer 2024	Start	0,0	0,1 Mio. € (Hochlauf)
Sommer 2025	1. Jahr	0,08	0,3 Mio. €,
Sommer 2026	2. Jahr	0,16	0,4 Mio. €
Sommer 2027	3. Jahr	0,24	0,4 Mio. €
Sommer 2028	-	0,24	0,1 Mio. € (Nachlauf)
Sommer 2029	-	0,24	
Sommer 2030	-	0,24	
Summe		1,2 Mio. €	1,3 Mio €

Tab. 1: Investitionskosten und zusätzliche kassentechnische Einnahmen

Die Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit zur Umweltprämie belaufen sich auf insgesamt rund 14.500 €. Sie umfassen den Printbereich mit Informations- und Bestellbroschüre als auch den Onlinebereich mit Social Media Werbung.

Die gedruckten Informationsmedien mussten aufgrund geänderter Fristen und geänderter Tarifpreise (Preisvorgabe Deutschlandticket durch Bund) zum Teil adaptiert, neu gedruckt und verteilt werden. Die Kosten für Druck und Verteilung belaufen sich auf insgesamt rund 4.800 €. Für die Social Media und Online-Kommunikation und die Entwicklung entsprechender Motive und Adaptionen sind Kosten in Höhe von insgesamt rund 9.700 € entstanden.

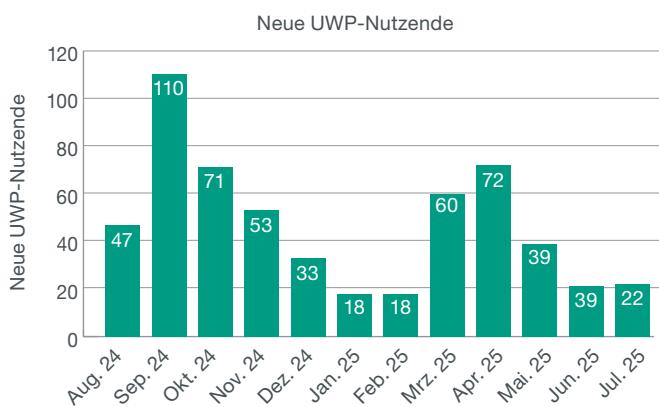
7 Nutzerzahl – Entwicklung, Prognose und Mittelbedarf

Der Hochlauf auf ein Niveau von 560 Umweltprämien im ersten Jahr liegt knapp unter den Erwartungen und etwas unter dem Rahmen der Prognose von 50 bis 60 Prämien pro Monat. Die dafür einkalkulierten Mittel werden trotz

Tariferhöhung des Deutschlandtickets von 49 € auf 58 € im ersten Jahr der Laufzeit und nach der Prognose auch in der Folge eingehalten.

7.1 Hochlauf und Entwicklung nach 12 Monaten Laufzeit

Mit Start der Prämie ab August 2024 bis Dezember 2024 wurden insgesamt 314 Prämien gewährt. 2025 wurden von Januar bis Juli weitere 250 Prämien gewährt. Im ersten Jahr der Umweltprämie wurden somit insgesamt 564 Prämien gewährt, wobei zwei Prämien vorzeitig beendet wurden.

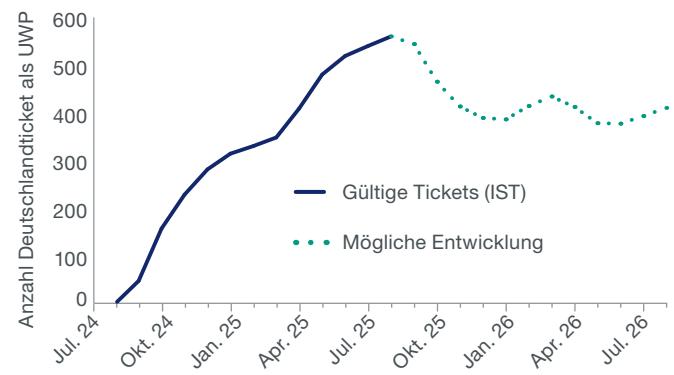


Quelle VGF Abrechnungen nach UWP Einstiegs-/Startmonat „D-Ticket gültig ab“, n = 564, o. vorläufig beendete UWP, n = 2

Abb. 09: Entwicklung Anzahl neuer UWP-Nutzer nach Startmonaten

Leider kam es bei der Beantragung beim KBA zu längeren als vorab getesteten Bearbeitungszeiten für die postalisch zugesandten Nachweise. Kapazitätsengpässe verursachten Verzögerungen, die sich jedoch vorübergehend durch den

direkten Austausch mit dem KBA reduzieren ließen. Trotz Kommunikationsmaßnahmen und Presseberichten konnten daher viele Bürgerinnen und Bürger erst im zweiten Monat nach dem Start eine Umweltprämie erhalten.



Datengrundlage: Berechnung der Abo-Ticketanzahlen, die sich zum jeweiligen Zeitpunkt im Umlauf befinden.

Abb. 10: Hochlauf Bestand UWP

Die anfänglich noch niedrigen Nutzerzahlen wurden im zweiten Startmonat aufgrund der dann verfügbaren Nachweise und der gewährten Fristverlängerungen zur Einreichung der Anträge von einem Peak mit über 100 Anträgen abgelöst und sanken in der Folge wieder ab (vgl. Abb. 09 und Abb. 10).

7.2 Mittelbedarf und Budgetgrenzen

Das Deutschlandticket ist ein Monatsabonnement, das den UWP-Nutzern über 12 Monate kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Damit hat es die Laufzeit einer Jahreskarte.

Durch das einjährige Prämien-Abo bedingt wachsen die Nutzerzahlen in den ersten 12 Monaten an, bleiben bei gleichbleibender Nachfrage dann auf einem Niveau und laufen nach Vertriebsende im Nachlauf wieder 12 Monate lang gegen 0 aus (s. Abb. 11).

Vorzeitige Kündigungen, z. B. durch Todesfall oder Wegzug fallen nicht ins Gewicht. Insgesamt geht es um den Wegfall weniger Prämienmonate in Höhe von unter 500 € für 2024.

Erreichte D-Ticket-Stückzahlen liegen innerhalb des Kalkulationsrahmens

Der prognostizierte Mittelbedarf (s. Tab. 1) hängt im Wesentlichen von der Anzahl der Nutzenden und vom Tarifpreis für

das Deutschlandticket ab. Aus der Recherche wurde eine Nutzung von 50 bis 60 Nutzenden pro Monat ermittelt. Der Mittelbedarf liegt trotz Preiserhöhung des Deutschlandtickets von anfangs 49 € auf 58 € und künftig ab 1.1.2026 bei 63 € und bei Beibehaltung der tatsächlichen Entwicklung der Nutzerzahlen (s. Abb. 10) stets unter der auf 0,5 Mio. € pro Jahr begrenzten Budgetvorgabe (s. Abb. 11).

Bei Deutschlandticket Abos ist eine monatliche Abrechnung erforderlich. Der Mittelbedarf verschiebt sich mit entsprechendem Hoch- und Nachlauf je nach Abostart anteilig in die 12 Folgemonate der Laufzeit der UWP (s. Abb. 11) und kann nicht in voller Höhe zum Ausstellungszeitpunkt der UWP im jeweiligen Wirtschaftsjahr angesetzt werden.

Insgesamt liegt der Mittelbedarf bei Ticketkosten eines Deutschlandtickets von 58 € pro Monat und bei etwa 0,4 Mio. € pro Jahr insgesamt bei einer dreijährigen Vertriebslaufzeit mit Hoch- und Nachlauf bei max. 1,3 Mio. €.

Der max. angesetzte Mittelbedarf von 0,5 Mio. € pro Jahr wird so eingehalten und ist erst bei 720 Prämien zum Preis von 58 € und künftig 663 Prämien zum Preis von 63 € überschritten.

Insgesamt basiert der Mittelbedarf (ca. 1,3 Mio. €) für eine Laufzeit von 3 Jahren auf der Annahme, dass die Entwicklung der Nutzerzahlen weiter mit der Prognose übereinstimmt (s. Tab. 1).

7.3 Prognose

Die Schwankungen bei den Nutzerzahlen in den Startmonaten der UWP und während der Ferienzeit im Sommer setzen sich bei 12-monatiger Laufzeit der Prämie über die Jahre fort (s. Abb. 12).

Bei dreijähriger Laufzeit des Pilotprojekts werden bei anhaltend gleichbleibender Nachfrage von 40 bis 50 Prämien pro Monat insgesamt rund 1.500 bis 1.750 Prämien gewährt werden.

Die dargestellte Prognose über die gesamte Laufzeit geht von einer anhaltend hohen Anzahl an Nutzenden aus. Die aktuelle Entwicklung im zweiten Halbjahr 2025, die hier noch nicht berücksichtigt werden konnte, zeigt, dass ohne Presseberichtserstattung, Werbung und Information der Bestand an Prämien absinkt und nicht auf dem Niveau des ersten Jahres gehalten werden kann. Die Prognose wird nach Einleitung entsprechender Maßnahmen und unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklung entsprechend angepasst und aktualisiert.

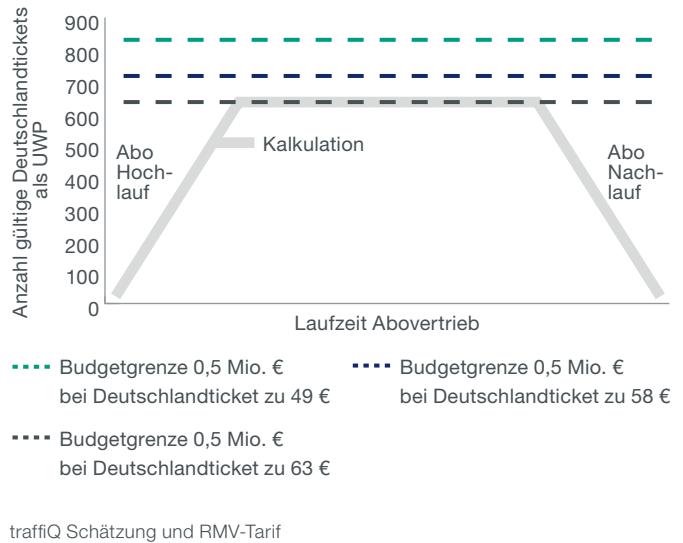


Abb. 11: Kalkulationsrahmen für die UWP als Deutschlandticket

Für den Berichtszeitraum verausgabt wurden bisher rund 400.000 € davon VGF Rechnungen über Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 384.000 € und Kommunikationskosten in Höhe von 14.500 €.

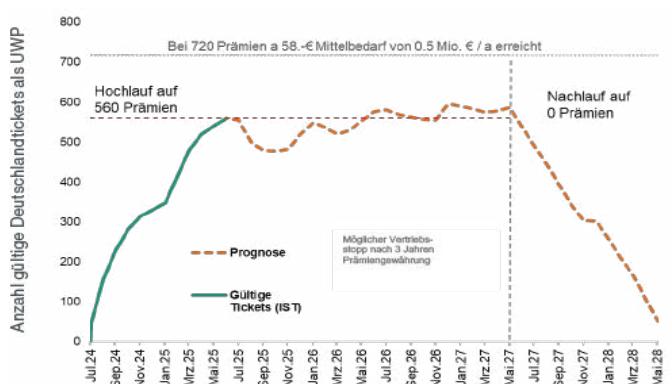
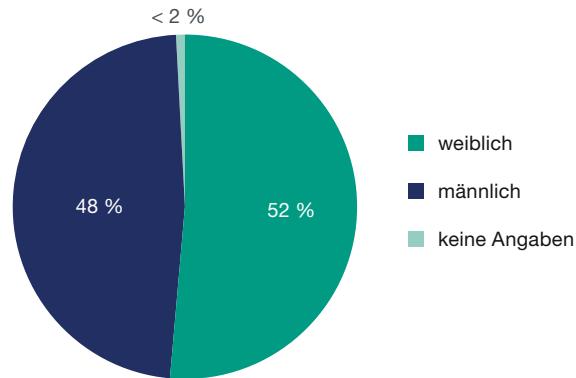


Abb. 12: UWP Möglicher Verlauf über eine angenommene Gesamtauflzeit bis 2027

8 Nutzerstruktur – Alter, Geschlecht, Wohnort

Grundlage für die Analyse der Nutzerstruktur bieten die Angaben aus den Bestellscheinen, die im ersten Jahr der Laufzeit für 560 UWP-Nutzende (aus den Startmonaten August bis Dezember 2024) vorliegen. Ergänzt werden sie durch die Befragungsergebnisse im folgenden Kapitel: Die UWP-Nutzenden wurden kurz vor Ablauf der Laufzeit von einem Jahr befragt.

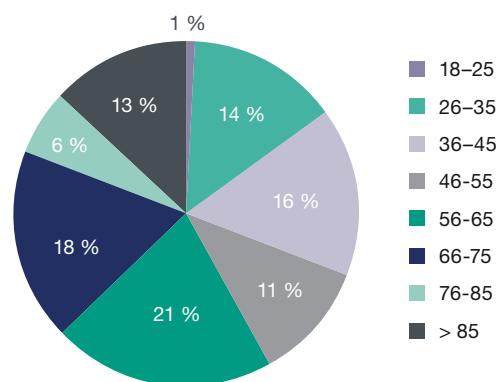
Wer nutzt die Prämie? Die Prämiennutzenden sind eher ältere Bürger und Bürgerinnen, die auf ihr Auto verzichten. Der Anteil an UWP-Nutzenden ist bei Frauen etwas höher, die möglicherweise in geringfügigem Maße (4 %) eher bereit sind, auf den ÖPNV umzusteigen und auf ihr Auto zu verzichten (s. Abb. 13). UWP-Nutzende können auf die Ortsbezirke bezogen und mit Einwohnerzahlen und Pkw-Beständen in Bezug gesetzt werden (s. S. 16 Abb. 15 und Tab. 6 im Anhang). UWP-Nutzende sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt, wohnen in der Regel nicht im Geschäftszenrum der Innenstadt und seltener in den Außenbezirken weit weg vom Zentrum.



Angabe im Bestellschein. n = 554 ohne keine Angabe. (n = 6)

Abb. 13: Umweltprämien-Nutzende nach Geschlecht

Bei der Nutzung der UWP sind alle Altersklassen vertreten (s. Abb. 14). Stärkste Gruppe sind die 56- bis 65-Jährigen (kurz vor dem Rentenalter). Insgesamt sind 38 % der UWP-Nutzenden bereits im Rentenalter. Nur 1 % der Prämienbezieher sind zwischen 18 und 25 Jahre alt, besitzen demzufolge erst seit vergleichsweise kurzer Zeit den Führerschein und erfüllen zudem die Bedingung, seit mindestens einem Jahr der Halter eines Verbrenner-Pkw vor Abschaffung zu sein, seltener (Halter sind hier oft noch die Eltern).



Quelle: Geburtsdatum im Bestellschein, n=588

Abb. 14: Umweltprämien-Nutzende nach Altersklassen

Bezogen auf das Verhältnis Prämien pro Anzahl privat angemeldeter Pkw haben die Frankfurter Bürgerinnen und Bürger aus den Ortsbezirken Kalbach/Riedberg und West mit 0,8 Prämien pro Tausend Pkw am meisten von der Prämie profitiert. Im Vergleich zur Einwohnerzahl werden jedoch mit 0,4 und 0,5 Prämien pro Tausend Einwohner die wenigsten Prämien beantragt bei vergleichbar hohem Autobestand (349 Pkw bzw. 390 PKw pro Tausend Einwohner).

Die Bürgerinnen und Bürger aus den Ortsbezirken Innenstadt III mit den Stadtteilen Nordend und Ostend und Ortsbezirk Ost mit den Stadtteilen Seckbach, Fechenheim und Riederwald haben mit 0,2 Prämien pro Tausend angemeldete private PKW die UWP am geringsten in Anspruch genommen, sind jedoch mit 1,5 und 1,4 Prämien pro Tausend Einwohner Spitzensreiter im Bezug auf die dort gemeldete Einwohneranzahl. Beim Ortsbezirk Ost liegt es Nahe, dass

die größere Entfernung und vergleichsweise geringere ÖPNV-Anbindung zum Zentrum auf die Prämiennutzung einen Einfluss hat. Außerdem ist der Parkdruck bei einer vergleichsweise niedrigen Einwohnerzahl geringer als im Zentrum.

Die Innenstadt I (Gallus, Bahnhofsviertel, Innen- und Altstadt) liegt mit 0,4 Prämien pro Tausend Pkw im Vergleich zu den anderen Ortsbezirken im Mittelfeld und ist Schlusslicht im Vergleich der Prämien pro 1000 Einwohner. Vorausgesetzt es werden nur die privat angemeldeten Pkw berücksichtigt, gibt es hier auch die niedrigste Autobestandsquote. Mit 225 Pkw pro Einwohner gibt es bereits vergleichsweise wenige PKW, die noch abgeschafft werden können. Zudem ist das ÖPNV-Angebot mit dem dichten Netz Frankfurter Netz hier mit am höchsten.

Umweltprämien-Nutzende verteilen sich über alle Ortsbezirke und Postleitzahlbereiche

UWP nach Ortsbezirken				Privat angemeldete Pkw		Prämien (UWP)			Ranking
Nr.	Ortsbezirk	Einwohner 2024	Pkw Besitz 2024*	Bestandsquote (Einw./Pkw)	pro Tsd. Einw.	Anzahl	pro Tsd. Einw.	pro Tsd. Pkw	UWP pro Tsd. Pkw
1	Innenstadt I	66.890	15.051	22,5 %	225	34	0,5	0,4	6
2	Innenstadt II	70.461	19.194	27,2 %	272	50	0,7	0,4	9
3	Innenstadt III	54927	16.096	29,3 %	293	77	1,4	0,2	13
4	Bornheim/Ostend	62.532	16.806	26,9 %	269	46	0,7	0,4	10
5	Süd	107.220	33.731	31,5 %	315	77	0,7	0,4	7
6	West	135.124	47.210	34,9 %	349	60	0,4	0,8	2
7	Mitte-West	44.676	13.782	30,8 %	308	41	0,9	0,3	11
8	Nord-West	38.452	12.583	32,7 %	327	30	0,8	0,4	8
9	Mitte-Nord	51.739	18.158	35,1 %	351	41	0,8	0,4	5
10	Nord-Ost	48.343	16.926	35,0 %	350	30	0,6	0,6	4
11	Ost	32.623	10.300	31,6 %	316	49	1,5	0,2	12
12	Kalbach/Riedberg	23.435	9.146	39,0 %	390	11	0,5	0,8	1
13-16	übrige Ortsbezirke im Nordosten	40.421	17.973	44,5 %	445	25	0,6	0,7	3
Summe		776.843	246.956	31,8 %	318	571	0,7	0,4	

*1 13: Nieder-Erlenbach: 2.769 Einw./14 Harheim: 2.675 Einw./15 Nieder-Eschbach: 7.785 Einw./16 Bergen-Enkheim 8.961 Einw.

*2 ohne Flughafen mit 5.343 Pkw und 262 nicht zugeordneten Pkw

Rot = geringere Nutzung UWP

grün = höhere Nutzung

Quelle: frankfurt.de

Abb. 15: UWP-Verteilung in Relation zu Einwohnerzahlen und Pkw-Besitz in den Ortsbezirken

9 Bewertung – Befragung und Marktfor-schungsergebnisse zur Umweltprämie

Ziel der Befragung

Eine Befragung ein Jahr nach Beginn der UWP sollte eine Datengrundlage für den von der Politik geforderten Evaluationsbericht liefern. Der Evaluationsbericht dient der kommunalen Politik als Entscheidungsgrundlage und Empfehlung für die Bewertung und Fortführung der UWP.

Ablauf der Befragung

Alle Prämiennutzenden werden kurz vor Ablauf des kostenlosen Prämienjahres eingeladen, an einer Marktforschung (Online-Befragung) teilzunehmen. Als Anreiz dient die Gewinnmöglichkeit einer dreimonatigen kostenfreien Fortführung der UWP.

Die ersten UWP Tickets starteten mit Ticketgültigkeit ab 1. August 2024.

Die Angaben aus der Befragung deckten sich mit den Angaben auf den Bestellscheinen. Die Befragungsergebnisse sind auf die Grundgesamtheit übertragbar.

Befragung

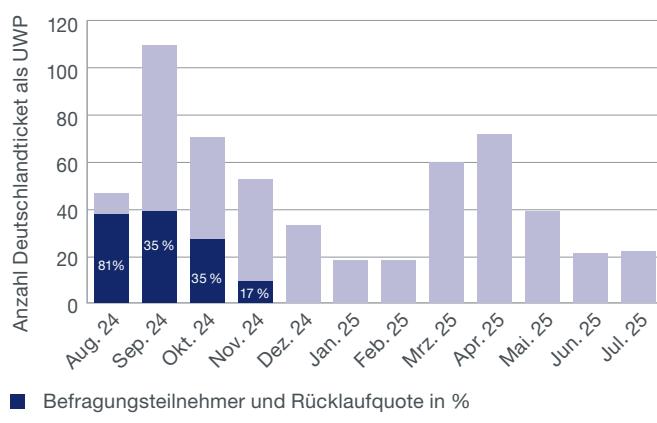
Insgesamt wurden 22 Fragen gestellt, die sich auf vier Themenblöcke verteilen:

- Kommunikation und Vertrieb zur UWP
- Pkw-Nutzung und Mobilitätsverhalten vor, während und nach der UWP
- Kundenbindung, Ticketnutzung und Ausgaben für den ÖPNV
- Soziodemografische Daten

S. dazu Anhang, S. 33, C. Befragung - Online-Fragenkatalog

9.1 Datengrundlage/-qualität

Für die Befragung konnte mit 113 von 228 Prämieneinheiten, die angeschrieben wurden und fristgerecht teilnahmen, eine gute Rücklaufquote von insgesamt fast 50 % verzeichnet werden (s. Abb. 16).

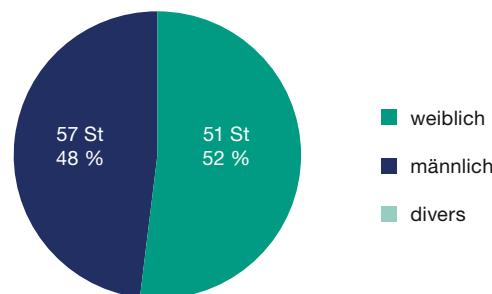


Anzahl UWP-Nutzende = 560, Anteil Rücklauf/Befragungsteilnahme im jeweiligen Monat je Einstiegsmonat (in Prozent)

Abb. 16: Beteiligung der Prämiennutzenden an der Befragung nach Startmonaten

Die Angaben in der Befragung konnten mit den Angaben der Grundgesamtheit von allen UWP-Nutzenden durch die Auswertung der Bestellscheine des ersten Jahres der

Laufzeit anhand von drei Merkmalen abgeglichen werden (vgl. Tab. 4 im Anhang): die Verteilung und Anteile bei Geschlecht, Alter und Pkw-Abschaffungsart sind darin nahezu identisch. So haben insgesamt 57 weibliche und 51 männliche Nutzende bei der Befragung ihr Geschlecht angegeben. Im Vergleich dazu liegen Bestellscheindaten zum Geschlecht bei insgesamt 288 Frauen und 266 Männern vor. Dies lässt schließen, dass die Befragungsergebnisse insgesamt repräsentativ sind und keine Verzerrung abbilden.



Welchem Geschlecht ordnen Sie sich zu?, n = 108, ohne keine Angabe, n = 5

Abb. 17: Geschlechterverteilung bei der Befragung nach Ablauf des ersten Prämienjahres

Bei der Abschaffungsart (s. Abb. 18) gibt es nur geringfügige Abweichungen zwischen Befragung und Bestellscheinangaben.

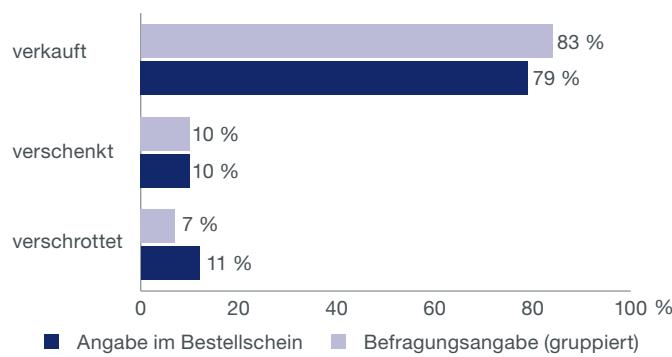


Abb. 18: Pkw-Abschaffungsart in Befragung und Bestellschein im Vergleich

Die Daten sind auch im Bezug auf die Pkw-Abschaffung repräsentativ. Im Vergleich zu den Angaben der Grundgesamtheit im Bestellschein ergeben sich nur geringfügige Abweichungen (vgl. Abb. 18).

Bei den Altersgruppen im Vergleich nahmen die 50- bis 59-Jährigen vermehrt an der Onlinebefragung mit Gewinnspielanreiz teil, während die Beteiligung der über 70-Jährigen gegenüber der Auswertung der Geburtsdaten aus allen Bestellscheinen etwas geringer ausfiel (s. Abb. 19)

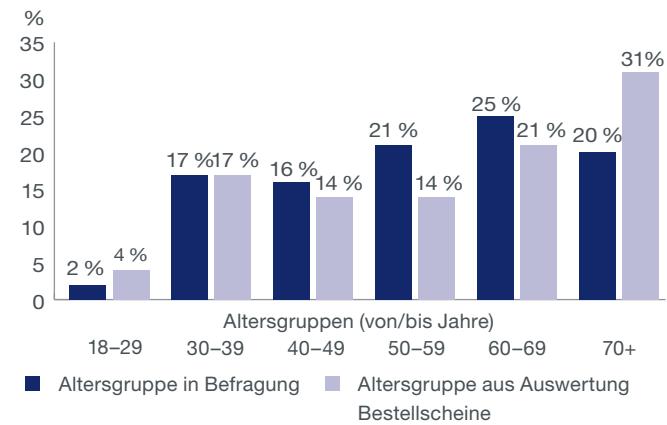


Abb. 19: Befragte und Besteller nach Altersgruppe im Vergleich

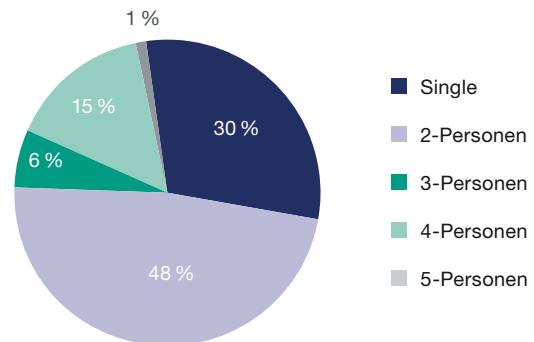
9.2 Nutzerprofil

Die Befragung ermöglicht es, die Nutzerstruktur weiter zu differenzieren. Grundlage bieten die Fragen nach Alter, Geschlecht, Beschäftigungsverhältnis, Nettoeinkommen, PLZ und Haushaltsgröße sowie die Anzahl der Autos im Haushalt nach der Pkw-Abschaffung für die Umweltprämie (s. Anhang C Befragung – Online-Fragenkatalog).

Nutzerstruktur und Nutzertypen

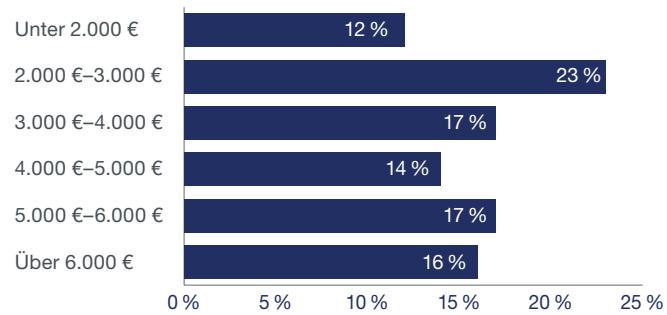
Typische Prämiennutzer sind in der Regel eher ältere Personen, etwas häufiger Frauen. Sie haben ihren Pkw in der Regel an einen Händler (s. Abb. 24) verkauft und verzichten in der Mehrheit ganz auf ein eigenes Auto. Meist handelt es sich um Arbeitnehmer, die über alle Einkommensgruppen verteilt sind (s. Abb. 21). Sie wohnen in Single- oder Zwei-Personen-Haushalten (s. Abb. 20), in der Regel nicht im Geschäftszentrum der Innenstadt und auch seltener in den Außenbezirken weit weg vom Zentrum. Mehrpersonenhaushalte und damit auch Familien mit Kindern sind weniger oft vertreten.

Die Haushaltsgröße der UWP-Beziehenden (s. Abb. 20) entspricht Frankfurter Verhältnissen: beinahe 80 % sind Ein- bis Zwei-Personen-Haushalte und nur 20 % sind Drei- bis Vier-Personen-Haushalte (Familien).



Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt inkl. Kinder? n = 103

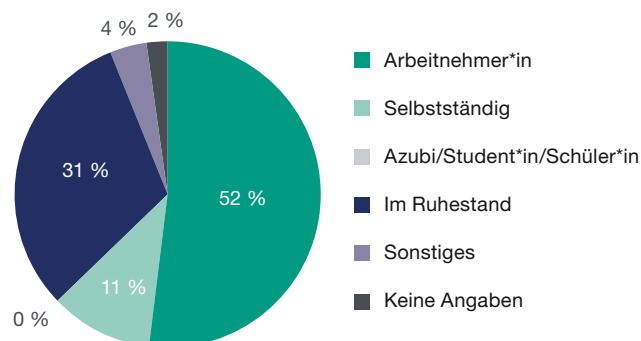
Abb. 20: Haushaltsgrößen der Befragten



Wie hoch ist Ihr monatliches Nettohaushaltseinkommen? (Summe der im Haushalt lebenden Personen) n = 86, k. A. n = 27

Abb. 21: Nettoeinkommensgruppen der Befragten

Das Haushaltseinkommen (s. Abb. 21) ist über alle Einkommensgruppen verteilt. Die untere Einkommensgruppe zwischen 2.000 und 3.000 € pro Monat nutzt die UWP etwas häufiger.



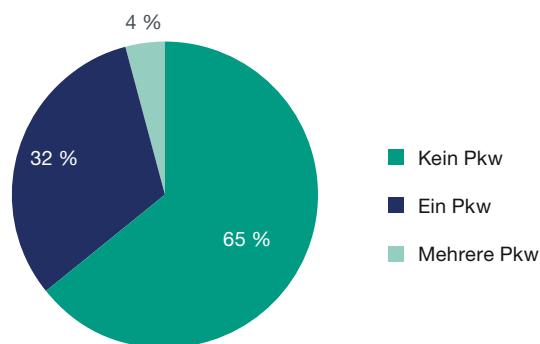
Welches Beschäftigungsverhältnis haben Sie aktuell? n = 113

Abb. 22: Beschäftigungsverhältnis der Befragten

UWP-Nutzende sind meist Arbeitnehmer. Schüler und Studenten sind nicht vertreten (s. Abb. 22).

Mit 65 % verfügt die Mehrheit der Haushalte mit UWP-Nutzenden mit Beginn der Umweltprämie über keinen Pkw mehr im Haushalt. Etwa ein Drittel der Haushalte hat zum Beginn der UWP den Zweitwagen abgeschafft und dann nur noch einen Pkw zur Verfügung (s. Abb. 23).

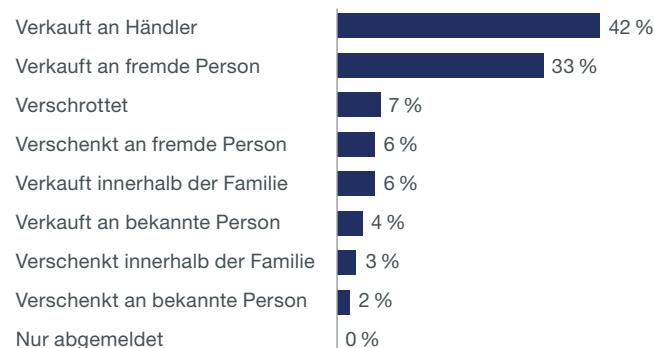
Mit 42 % wurden die meisten der „abgeschafften“ Verbrenner-Pkw an einen Händler verkauft (s. Abb. 24), ein weiteres Drittel wurde an eine fremde Privatperson verkauft, kein einziger Pkw wurde nur (vorübergehend) abgemeldet, 7 % wurden verschrottet und ganze 6 % an eine fremde Person verschenkt.



Wie viele Pkw sind nach der Abmeldung eines Pkw für die UWP noch in Ihrem Haushalt vorhanden? n = 111

Abb. 23: Pkw-Bestand im Haushalt nach Pkw-Abmeldung für UWP

Etwa 10 % der Pkw wurden innerhalb der Familie oder an eine bekannte Person verkauft, 5 % an eine Person innerhalb der Familie oder an eine bekannte Person verschenkt (s. Abb. 24).



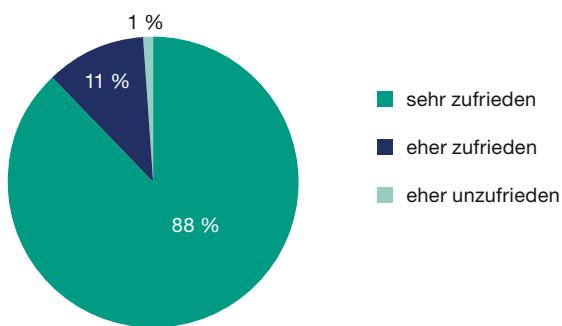
Was haben Sie mit Ihrem abgemeldeten Pkw gemacht? n = 109

Abb. 24: Pkw-Abschaffung

Ob die Pkw ins Umland, in benachbarte Städte oder nach Frankfurt verkauft wurden, kann weder vorgeschrieben noch kontrolliert werden und ändert am Nutzen für Frankfurt nichts. So oder so ist ein Pkw weniger auf Frankfurts Straßen und hat ein ehemaliger Fahrzeughalter mehr ein ständig nutzbares ÖPNV Ticket in der Tasche. Dass dasselbe Auto womöglich immer noch in Frankfurt auf einen anderen Halter zugelassen ist, heißt nur, dass der wachsende Bedarf an Mobilität durch die wachsende Stadt und dem damit verbundenen höheren Bedarf an Mobilität nicht von außerhalb gekauft werden musste.

9.3 Zufriedenheit und Verbesserungspotenziale

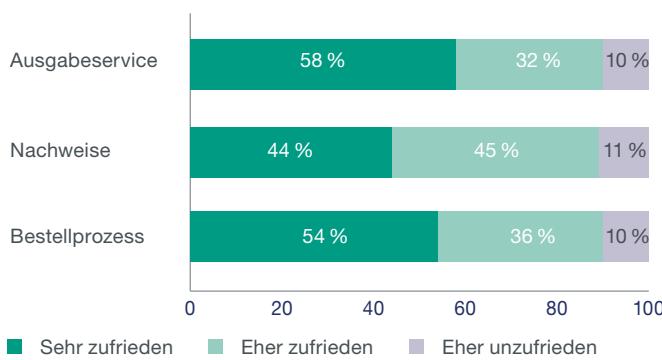
Die Zufriedenheit mit der Umweltprämie und die Möglichkeiten der Verbesserung werden in den Fragen 3 bis 6 (s. Anhang C: Befragung – Onlinefragenkatalog) erfragt. Die Zufriedenheit mit der UWP ist insgesamt hoch – besonders die Auswahl des Deutschlandtickets als Prämie für ein Jahr kam sehr gut an. Aus der Gesamtzufriedenheit (s. Abb. 25) geht hervor, dass 99 % zufrieden, davon 88 % sogar sehr zufrieden mit der Prämie sind und lediglich 1 % eher unzufrieden ist.



Wie zufrieden sind Sie insg. mit der Umweltprämie? n = 112

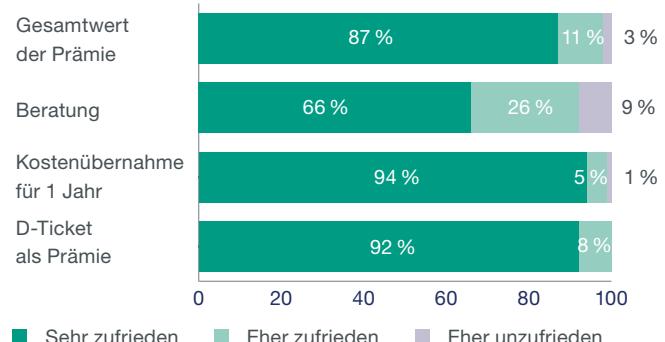
Abb. 25: Gesamtzufriedenheit mit der UWP

Aus Abb. 26 zur Zufriedenheit mit dem Verfahren zu Antrag und Bestellung wird ersichtlich, dass die Zufriedenheit beim Nachweis im Vergleich zum Ausgabeprozess etwas fällt.



Wie zufrieden sind Sie mit dem Bestellprozess der UWP? n = 112

Abb. 26: Zufriedenheit mit dem Verfahren zu Antrag und Bestellung

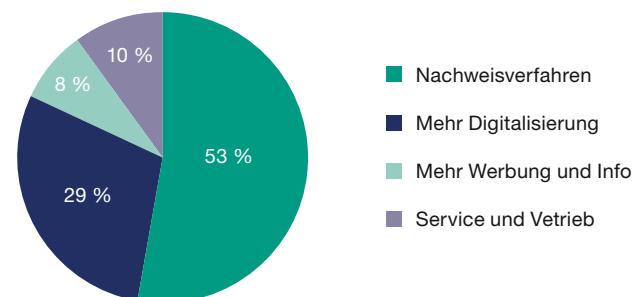


Wie zufrieden sind Sie mit den vier genannten Aspekten der UWP? n = 112

Abb. 27: Zufriedenheit UWP im Bestellprozess

Aus Abb. 27 zur Zufriedenheit mit einzelnen Aspekten der Umweltprämie insgesamt zeigt sich, dass die Zurverfügungstellung des Deutschlandtickets als Prämie und die Kostenübernahme am besten bewertet wurden.

Aus der Auswertung der offen gestellten Frage zum Verbesserungspotenzial im Vertrieb (s. Abb. 28) geht hervor, dass über 50 % Verbesserungspotenzial bei der Nachweiseinholung sehen, die per Post vom KBA angefordert werden muss. 29 % wünschen sich digitale Tickets auf dem Handy oder einen vollständig digitalisierten Bestellprozess mit elektronischer Ticketausgabe. 8 % würden sich mehr Information und Werbung zur Umweltprämie wünschen.



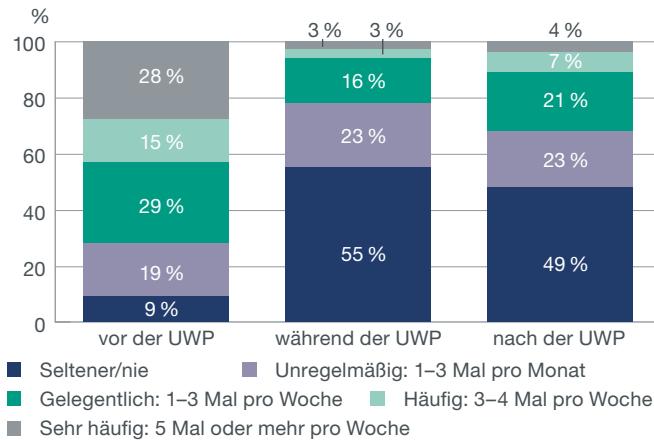
Was könnte aus Ihrer Sicht beim Antragsprozess verbessert werden? n = 59; ohne reines Lob mit n = 21

Abb. 28: Verbesserungspotenzial im Vertrieb

9.4 Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten

Der Verkehrsmittelmix wird mit fünf Fragen zur Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln abgefragt. Im Ergebnis können starke Änderungen des Mobilitätsverhaltens festgestellt werden. Aus der vorherigen Frage zum Pkw-Bestand im Haushalt, konnte bereits ermittelt werden, dass 65 % der Haushalte (s. Abb. 23) nach Prämienbeginn gar kein Auto

mehr im Haushalt und 32 % nur noch ein Auto haben. Die Möglichkeit bleibt jedoch erhalten, sich ein Auto zu leihen oder ein Car-Sharing-Auto zu nutzen. Insgesamt nimmt die Pkw-Nutzung durch die UWP deutlich ab, nimmt die ÖPNV-Nutzung deutlich zu und profitiert der Umweltverband insgesamt von der UWP.



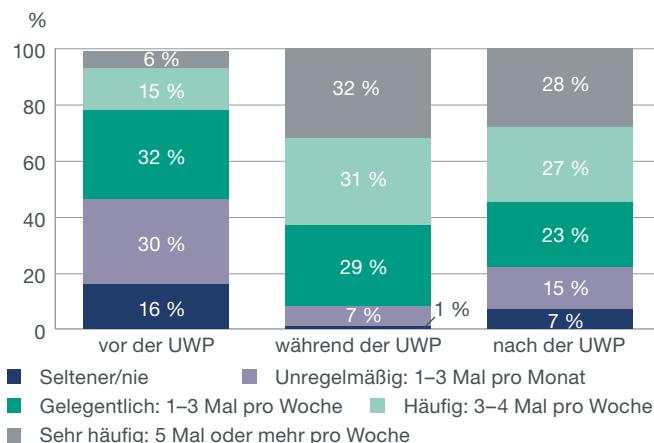
Wie häufig nutzen Sie den Pkw vor, während, nach der UWP? n = 111

Abb. 29: Häufigkeit Pkw-Nutzung vor, während, nach UWP

Die Pkw-Nutzung (s. Abb. 29) nimmt mit und nach der UWP deutlich ab. Der Anteil der Befragten, die den Pkw fünf Mal oder mehr pro Woche genutzt haben, ist von 28 % vor der Prämiennutzung auf 3 % während der Prämiennutzung gesunken und wird nach der Prämiennutzung auf 4 % nur geringfügig ansteigen.

Der Anteil der Selten- oder Nie-Nutzenden ist von 9 % auf 55 % während dem Bezug der Prämie gestiegen und wird nach deren Einschätzung dann auf dem hohen Niveau von 49 % bleiben.

Auch nach der Prämie ist damit eine langfristige Änderung des Mobilitätsverhaltens weg vom Pkw zu erwarten.



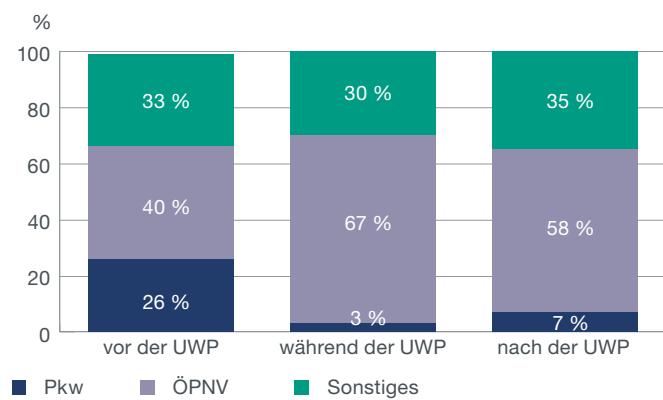
Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV vor, während nach der UWP? n = 111

Abb. 30: Häufigkeit ÖPNV-Nutzung vor, während, nach UWP

Die ÖPNV-Nutzung (s. Abb. 30) während und nach der UWP nimmt deutlich zu. Der Anteil der Befragten, die den ÖPNV fünf Mal oder häufiger pro Woche genutzt haben, ist von 6 % vor der Prämiennutzung auf 32 % während der Prämiennutzung gestiegen und wird nach der Prämiennutzung auf 28 % verbleiben.

Der Anteil der Selten- oder Nie-Nutzenden ist von 16 % auf unter 1 % während dem Bezug der Prämie gesunken und wird dann wieder auf 7 % nach der Prämiennutzung ansteigen.

Insgesamt ist eine langfristige Änderung des Mobilitätsverhaltens auch nach der Prämie zu erwarten. Über 55 % werden den ÖPNV häufig oder sehr häufig weiter nutzen. Nur 7 % werden den ÖPNV selten oder nie nutzen.

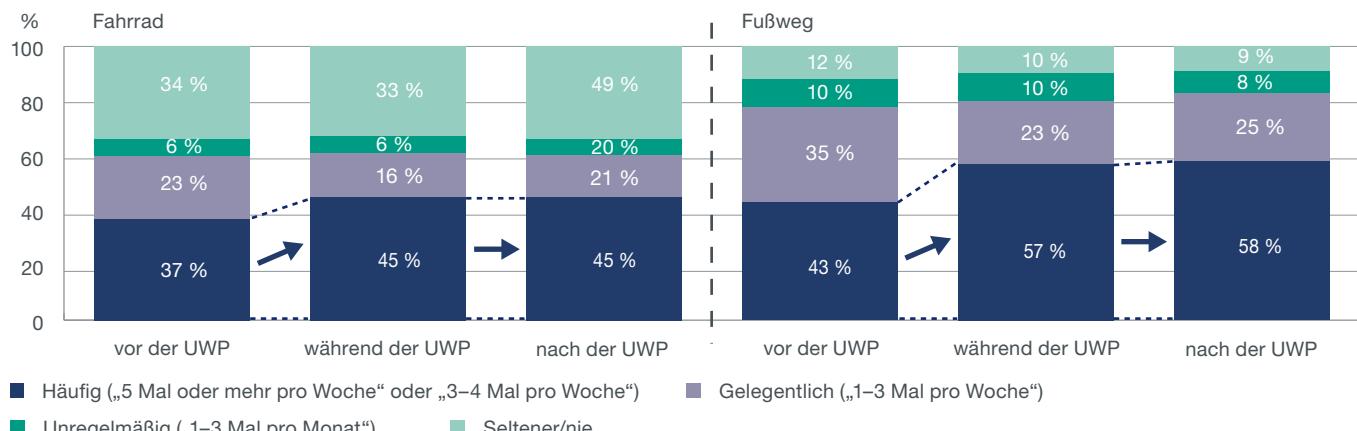


Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich vor, während und nach der UWP? n = 310 (Angabe von bis zu 3 Hauptverkehrsmitteln)

Abb. 31: Hauptverkehrsmittelnutzung vor, nach und während der UWP

Auch bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels ist eine deutlichere Änderung des Mobilitätsverhaltens durch die UWP feststellbar. Während die Nutzung des Pkw als Hauptverkehrsmittel von 26 % vor der UWP auf 7 % nach der UWP sinkt, steigt der ÖPNV als Hauptverkehrsmittel von 40 % vor der UWP auf 58 % nach der UWP an (s. Abb. 31).

Die Entwicklung der Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel (s. Abb. 32) zeigt, dass der Umweltverbund insgesamt von der UWP profitiert.

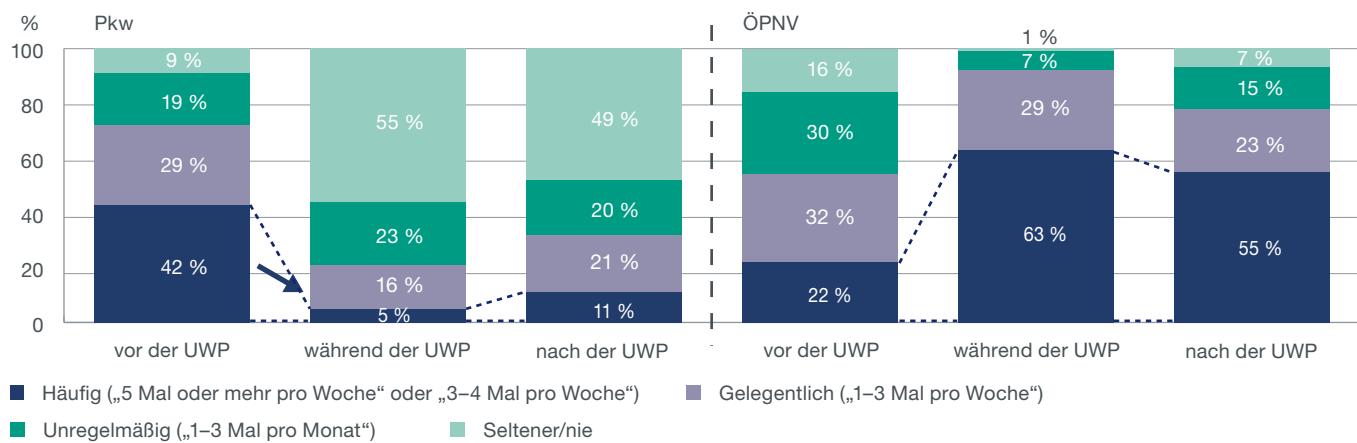


Wie häufig nutzen Sie den Pkw / den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel vor, während und nach der UWP? n = 111

Abb. 32: Pkw- und ÖPNV-Nutzung als Hauptverkehrsmittel vor, während, nach der UWP

Mit der UWP und einem abgeschafften Pkw sinkt nicht nur die Pkw-Nutzung auf ein sehr niedriges Niveau und wird der ÖPNV entsprechend häufiger genutzt, sondern es wird

auch häufiger Fahrrad gefahren und zu Fuß gegangen (s. Abb. 33).



Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad / wie häufig gehen Sie zu Fuß als Hauptverkehrsmittel vor, während und nach der UWP? n = 109

Abb. 33: Fahrrad und zu Fuß als Hauptverkehrsmittel vor, während und nach der UWP

9.5 Kundenbindung

Ein Großteil der Gelegenheitsnutzer (GV) zum Zeitpunkt vor der UWP wird zum Ende der UWP zu Zeitkartennutzern (s. Abb. 34).

Diese Kundenbindung wurde gut vorbereitet. Durch die Anlage eines Kundenkontos mit Bankverbindung bei Antragstellung konnte nicht nur die Rückzahlung abgesichert werden, sondern auch die gewünschte Überführung des Deutschlandtickets als Prämie in ein Regelangebot als Zeitkarten ohne zusätzliche Vorsprache erleichtert werden. Die Befragung zeigt, dass die Wanderung in eine Zeitkarte nach Ende der UWP auch tatsächlich stattfindet (s. 9.4 Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten).

Grundsätzlich trägt die Abschaffung eines Pkw an sich bereits zur Kundenbindung bei. 65 % der Haushalte haben nach Prämienbeginn gar kein Auto mehr im Haushalt und 32 % nur ein Auto (s. Abb. 23). Damit ist die Wahlfreiheit zumindest eingeschränkt und der durchgehend verfügbare ÖPNV wird zum naheliegenden Angebot. Die Pkw-Nutzung ist weiter möglich, hängt jedoch vom Angebot von Carsharing-Anbietern und Autovermietern mit entsprechenden Kosten oder von den Absprachen bei der gemeinsamen Nutzung eines Autos mit anderen ab.

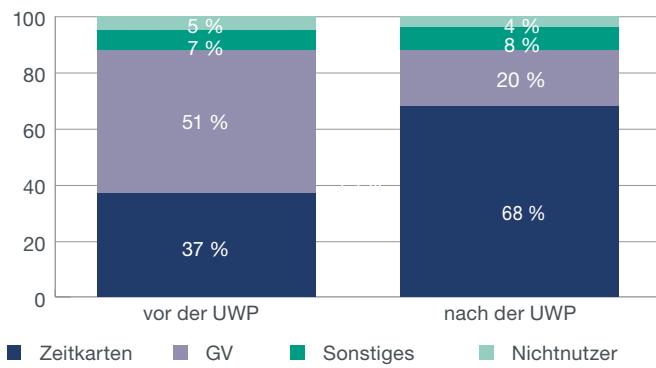


Abb. 34: Fahrscheinnutzung nach Tarifsegment vor und nach der UWP

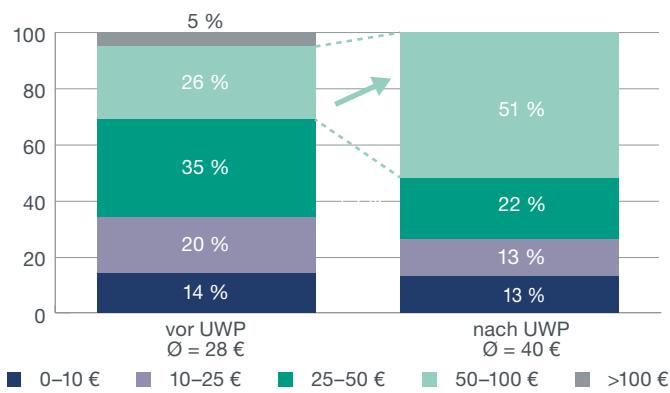


Abb. 35: Einnahmenverschiebungen vor und nach der UWP

Die Einnahmen wachsen, weil sie sich in höherwertige Fahrtscheinsegmente verlagern. Insgesamt steigen die durchschnittlichen Ausgaben für den ÖPNV vor und nach der UWP laut den Teilnehmern an der Befragung von 28 € auf 40 € an. Das ist eine Steigerung von über 40 % (s. Abb. 35).

	Vor der UWP	Nach der UWP	Veränderung
Zeitkarten	37 %	68 %	85 %
Gelegenheitsverkehr	51 %	20 %	-61 %
Sonstige	7 %	8 %	13 %
Nichtnutzer	5 %	4 %	-20 %

Tab. 2: Veränderung der Fahrkartennutzung nach Tarifsegmenten vor und nach der UWP

Der Zeitkartenanteil wächst durch die UWP. Das ist eine Veränderung um +85 % bei den Zeitkarten und eine Abnahme um -61 % beim Gelegenheitsverkehr (GV) (s. Tab.2).

56 von 109 UWP-Nutzenden haben den ÖPNV vor der Prämie im Gelegenheitsverkehr genutzt. Davon sind mit 29 über die Hälfte nach der UWP in eine reguläre Zeitkarte gewechselt und nur 19 wieder in die Nutzung mit Tickets im Gelegenheitsverkehr zurückgekehrt (s. Tab. 3).

Die meisten Wanderungen durch die UWP finden vom Gelegenheitsverkehr zu den Zeitkarten statt. Und zwar vor allem dann, wenn sie die Prämie als Deutschlandticket weiterbeziehen.

Nutzung vor der UWP	Nutzung nach der UWP				
	Summe vor	Zeitkarten	Gelegenheitsverkehr	Sonstige	Nichtnutzer
Zeitkarten	40	37	2	1	0
Gelegenheitsverkehr	56	(29)	19	5	3
Sonstige	8	5	0	3	0
Nichtnutzer	5	3	1	0	1
Summe nach	109	74	22	9	4

Tab. 3: Wanderungen vor und nach UWP innerhalb der Tarifsegmente

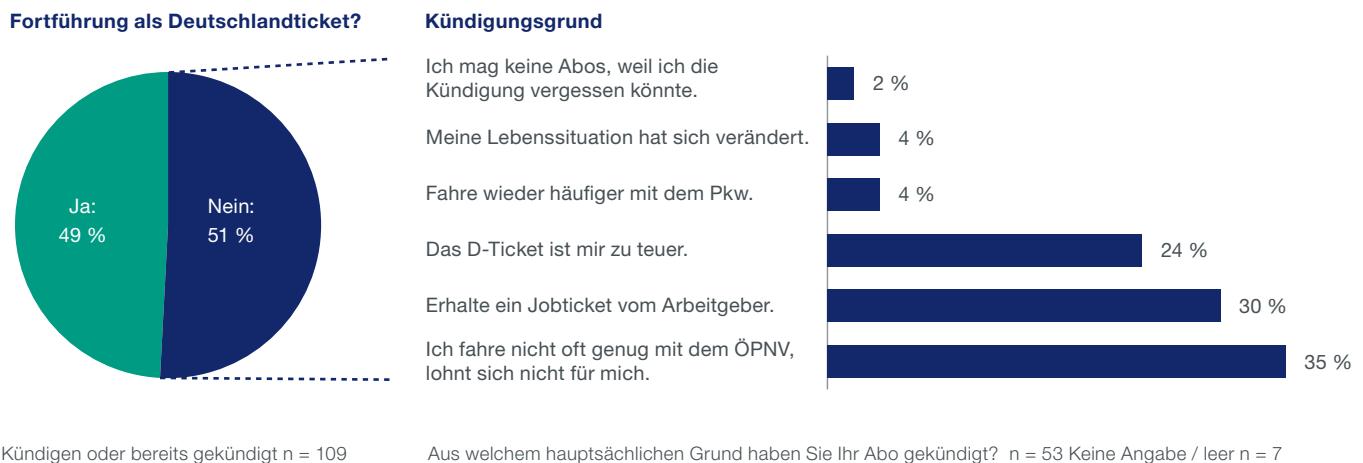


Abb. 36: Fortführung als Deutschlandticket, Kündigungsrate, Gründe und Alternativen

Die überwiegende Mehrheit will fortführen, wenn auch zu einem Großteil mit einer anderen Zeitkarte (z. B. als Jobticket oder Seniorenticket).

Die Kündigungsquote nach der UWP (s. Abb. 36) erscheint relativ hoch. Nur 49 % wollen die Prämie als Deutschlandticket fortführen. Insgesamt werden jedoch 80 % mit dem D-Ticket oder dem Jobticket nach Ende der UWP weiter den ÖPNV nutzen. Kündigungen zum Ende der Laufzeit der UWP hängen vor allem mit dem mangelnden Bedarf zusammen, weil nicht oft genug gefahren wird (35 %) oder ein

Jobticket vom Arbeitgeber gestellt wird (30 %), das, sofern es sich um ein solidarisches Jobticket handelt, nur innerhalb des RMV dafür aber mit Mitnahmeregelung genutzt werden kann. Und das nur zu einem Viertel des Preises.

Bei einem geringen Anteil von 4 % haben sich die Lebenssituation, damit die Adresse und die Mobilitätsbedürfnisse verändert. Kündigungsgrund, dass wieder vermehrt Auto gefahren wird, ist ebenfalls nur bei einem geringen Teil von 4 % der Fall und 2 % wollen sich nicht mit einem Abo binden.

10 Kontrolle – Missbrauchsschutz und Nachweispflichten

Von der Pkw-Abschaffungsart kann nicht auf einen eventuellen Missbrauch der UWP geschlossen werden. Da der größte Teil der Fahrzeuge außerhalb verkauft wurde und ein kleinerer Anteil verschrottet und kein einziges Fahrzeug nur abgemeldet wurde, ist nicht davon auszugehen, dass die Prämienutzer die Finanzierung des Deutschlandtickets nur als Übergangslösung mitnehmen, sondern eher dauerhaft ihr Mobilitätsverhalten umstellen wollen.

Von den abgeschafften Pkw wurden in Summe 85 % verkauft, 11 % verschenkt und 7 % verschrottet.

Insgesamt gingen nur 15 % der Fahrzeuge an eine bekannte Person oder ein anderes Familienmitglied außerhalb des eigenen Haushalts. Daraus lässt sich ein eher geringes Missbrauchspotenzial schließen (s. Abb 24).

Die Missbrauchskontrolle wurde auf Stichprobenbasis durchgeführt. Von allen angeschriebenen UWP-Nutzern wurde die Vorlage aller erforderlicher Nachweise erneut eingefordert mit

dem Ergebnis, dass nachweislich kein nennenswerter Missbrauch vorlag.

Die UWP-Nutzer unterschreiben im Bestellschein eine Selbstverpflichtung, die Bedingungen für die Berechtigung zu erfüllen. Diese kann auch dazu genutzt werden, nicht berechtigt erhaltene Prämienmonate im Fall von Missbrauch oder fehlenden Nachweisen rückwirkend per Lastschrift einzuziehen.

Zurzeit (Stand 14. Januar 2026) ist insgesamt nur ein einziger Fall aufgrund von fehlender Reaktion weiter ungeklärt, bei dem die Nachforderung geltend gemacht und per Lastschrift eingezogen wurde.

Ohne direkten Zugriff auf die Zulassungsdaten ist der manuelle Aufwand hoch. Das Verfahren und die Stichprobengröße bei allenfalls im Einzelfall auftretenden Missbrauchsfällen sind bei Fortführung zu überdenken.

11 Bewertung Klimawirkung – Abschätzung CO₂-Reduktion und Flächenverbrauch

Die Umweltprämie führt aus einer Gesamtperspektive betrachtet zu Mehrerträgen sowie einer vermehrten Nutzung des ÖPNV in Frankfurt am Main. Sie rechnet sich bereits im ersten Jahr insbesondere aufgrund der vielfältigen Umweltvorteile. Den Investitionskosten der Umweltprämie von 0,4 Mio. € pro Jahr, die nach Einnahmenaufteilung durch den RMV zu etwa 60 % wieder zurück nach Frankfurt zur Finanzierung des Nahverkehrsangebots kommen, stehen vielfältige Nutzen gegenüber, die zum Teil monetär bewertet werden können.

Abschätzung CO₂-Reduktion und -Vermeidungskosten

Durch die UWP wird der Ausstoß schädlicher Treibhausgase im Individualverkehr in Frankfurt reduziert. Allein die CO₂-Emissionen betrachtet liegt laut Umweltbundesamt ein realistischer Durchschnittswert für einen abgeschafften Pkw zwischen 150 bis 200 g CO₂ pro Personenkilometer für konventionelle Verbrenner im Mischbetrieb¹.

Die Abschaffung von 560 Verbrenner-Pkw pro Jahr mit einer durchschnittlichen Fahrleistung von 13.500 km pro Jahr entspricht damit einer Einsparung von rund 1.300 Tonnen CO₂ und einer Fahrleistung² von 7,56 Mio. km allein betrachtet auf den Zeitraum der Nutzung der UWP. Der Nutzen durch den dauerhafte Umstieg in den Folgejahren ist hierbei noch nicht berücksichtigt.

2024 lag der Preis für die CO₂-Vermeidungskosten bei rund 80 € pro Tonne. Das entspricht einem Gegenwert von rund 100.000 € pro Jahr³ allein für die CO₂-Einsparung, ohne den lang anhaltend nachhaltigen Effekt für die kommenden Jahre durch die Mobilitätsumstellung zu berücksichtigen.

Einsparung von Kosten für Pkw-Flächenverbrauch

Private Pkw werden im Schnitt mit 45 Minuten unter einer Stunde am Tag genutzt und werden in der übrigen Zeit mit über 23 Stunden überwiegend im öffentlichen Straßenraum abgestellt⁴ und belegen Flächen, die man im urbanen Raum sinnvoller nutzen kann oder nicht versiegeln muss. Pro Pkw

entstehen nicht nur Kosten für den Halter, sondern auch für die Stadt. So belegt ein Pkw eine Fläche von 11 bis 12 m² pro Parkplatz, die bei Nutzung innerhalb der Stadt vor gehalten werden müssen.

560 Umweltprämien bedeutet 560 abgeschaffte Autos mit einem Flächenverbrauch von fast 6.500 m² ohne Zufahrten und Wege dazwischen. Die UWP erspart der wachsenden Stadt Frankfurt die Erschließung und den Bau von weiteren Parkplätzen. Auch wenn davon nur die Hälfte dieser Pkw einen Parkplatz im öffentlichen Raum benötigt, entspricht das einem Gegenwert von 875.000 € pro Jahr für die Einsparung von Bau- und Erschließungskosten von 500 Parkplätzen für 500 Pkw, die durch die UWP verkauft oder verschrottet wurden. Laut ASE⁵ fallen nämlich Kosten in Höhe von 1.750 € für Erschließung und laufende Kosten für den Unterhalt an. Darin sind noch keine Kosten für den Grundstückserwerb enthalten.

Die Einsparung allein für die Fläche entspricht bereits in etwa den Kosten zur Finanzierung der Umweltprämie für ein Jahr. Weniger Flächenverbrauch durch Versiegelung von Pkw-Abstellflächen kann zudem zur Schaffung eines attraktiven urbanen Umfelds mit begrünten Flächen und einem angenehmen Stadtklima beitragen.

Einnahmeneffekte

Der Gegenwert an zusätzlichen Einnahmen durch die höheren Aufwendungen für den ÖPNV nach Ablauf der UWP kann mit 80.000 € angesetzt werden (s. Kapitel 6). Die aufgewendeten Mittel dienen auch der Förderung und Finanzierung des ÖPNV, sparen der Stadt Frankfurt also an anderer Stelle Mittel für das sowieso-da Verkehrsangebot.

Weitere Nutzen

Die Umweltprämie bewirkt darüber hinaus die nachweisliche Lenkung in nachhaltige Verkehre mit Förderung des Umweltverbundes, Emissionsreduzierung⁶, Reduzierung von Unfallkosten, gesundheitlichen Vorteilen durch mehr

1 probas.umweltbundesamt.de/einblick/

2 Durchschnittliche Fahrleistung von Pkw 2023 | Statista

3 Der Preis für ein Emissionszertifikat im Europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS) im Februar 2023 lag bei rund 100 € pro Tonne CO₂ (Quelle de.statista). Für das Jahr 2024 kann ein Preis von rund 80 € pro Tonne CO₂ in dem derzeit noch gültigen europäischen Emissionshandelssystem Phase 1 angesetzt werden. (Quelle: tagesschau). Phase 1 dauert noch bis Ende 2026. Der Preis steigt mit der Einführung von Phase 2 ab 2027 voraussichtlich weiter an und umschließt dann auch die Bereiche Gebäude und Verkehr. Wie teuer wird der Emissionshandel im Verkehrs- und Gebäudesektor? | tagesschau.de

4 Studie „Mobilität in Deutschland“ – Bericht in DIE ZEIT auf <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-11/verkehrsverhalten-studie-deutschland-mobilitaet-2017-autos-carsharing-elektroautos>, Aufrufdatum: 2.12.2025

5 Quelle: Amt für Straßenbau und Erschließung, s. Artikel Frankfurter Rundschau vom 04.01.2019: Was ein Parkplatz in Frankfurt wert ist: <https://www.fr.de/rhein-main/parkplatz-frankfurt-wert-10962460.html>

6 ÖPNV wird zum Großteil mit Strom angetrieben, der keine Emissionen in der Stadt erzeugt oder als sowieso-da Angebot keine zusätzlichen Emissionen erzeugt

Bewegung und weniger Lärm für die Bürger und Bürgerinnen in Frankfurt.

Eine monetäre Bewertung z. B. für die Kostenersparnis durch Vermeidung von Erkrankungen ist hier nicht einfach zu beziffern, aber der Nutzen ist naheliegend. Die Reduktion von Lärm, Abgasen und Emissionen erhöht die Luftqualität,

reduziert Atemwegserkrankungen, sorgt dafür, dass historische Gebäude nicht angegriffen werden und erhöht die Lebensqualität der Anwohner. Treten Kosten auf, z. B. im Falle einer schweren Erkrankung eines Menschen oder für die Sanierung eines historischen Bauwerks, sind sie meist außerordentlich hoch.

12 Ausblick

12.1 Verbesserungen

Auf die Frage „Was könnte aus Ihrer Sicht beim Antragsprozess verbessert werden?“, nannten über 50 % der UWP-Nutzenden das vertrieblich erforderliche Nachweisverfahren durch das KBA mit der damit verbundenen postalischen Zusendung der Nachweise oder der Dauer und die dadurch entstehenden Fristen.

Über 10 % gaben als Verbesserungsmöglichkeit ein rein digitales Ticket anstelle einer Chipkarte bzw. eine vollständige Digitalisierung an. Mehr als 10 % nannten als Verbesserungen kürzere Wartezeiten im Service-Center, eine telefonische Beratung und die Terminvereinbarung oder mehrere Vertriebsstellen. Weniger als 10 % erwähnten mehr Werbung und Information über die Prämie als Verbesserung. Ein Hinweis enthielt die Bitte deutlicher und ausdrücklich mit Nennung, darauf hinzuweisen, dass nur der postalisch zu beantragende Nachweis vom KBA akzeptiert wird.

Fast ein Drittel hatte keine Verbesserungswünsche genannt. Etwa 20 % beantworteten die Frage mit einem Lob z. B. für

die Beratung am Schalter, oder gaben an, dass sie rundum „zufrieden sind“, „nichts zu verbessern“ wäre oder „alles reibungslos geklappt“ hätte.

Zudem gibt es Verbesserungspotenziale, da bei derzeitigen Nachweispflichten nicht jeder Bürger oder jede Bürgerin die Prämie erhalten kann. Das passiert beispielsweise, wenn Antragstellende die Rahmenbedingungen zur Abschaffung eines Pkw innerhalb einer Familie/eines Haushalts nicht einhalten können, weil sie z.B. nicht Halter wohl aber Nutzer des Fahrzeugs sind. Sie sind nicht berechtigt, die UWP zu beantragen, um Missbräuche auszuschließen.

Verbesserungspotenzial gibt es auch bei der Postzustellung des Nachweises durch das Bundesamt, der zwingend erforderlich ist. Er ist in Frankfurt nicht durch einen digitalen Antrag möglich und führt zu Verzögerungen, sofern keine Lösung über die Zulassungsstelle gefunden werden kann.

12.2 Empfehlungen bei Fortführung der UWP

Bei Fortführung der UWP wird empfohlen folgende Änderungen in Angriff zu nehmen:

1. Anstelle des Zentralen Fahrzeugregisters vom KBA sollte die Frankfurter Zulassungsstelle mit der direkten analogen oder digitalen Nachweiserbringung betraut werden, die in der Vertriebsstelle vorgezeigt oder direkt online übermittelt werden könnte. Dies könnte auch die Migration des kompletten Vertriebsprozesses auf ausschließlich digitale Tickets anstelle von Chipkarten ermöglichen.

2. Der Vertrieb der Prämie sollte auf Basis digitaler Tickets (per Smartphone) statt Chipkarten erfolgen. Der Nutzer sollte die UWP in einem online verfügbaren, möglichst voll digitalisierten Verfahren ohne Vorsprachen in einer personenbedienten Vertriebsstelle beantragen und erhalten können.
3. Die Einbindung der Zulassungsstelle mit direktem Zugriff auf die Zulassungsdaten der Halter bei Antragsprüfung ist auch bei der Durchführung der Kontrolle zu empfehlen.

13 Ergebnisbewertung und Fazit

Die Umweltprämie der Stadt Frankfurt am Main wird nach dem ersten Umsetzungsjahr durchweg positiv bewertet und erreicht die Ziele, die von der Politik festgelegt und in der Konzeptentwicklung berücksichtigt wurden. Dies gelang sowohl bei der Anzahl der Pkw-Abschaffungen als auch bezüglich der Budgetgrenzen und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Frankfurterinnen und Frankfurter.

Die Umweltprämie der Stadt Frankfurt am Main hat die Ziele mit ca. 560 abgeschafften Pkw pro Jahr mit einem Mittelbedarf von unter 0,5 Mio. € erreicht. Die Zufriedenheit ist hoch – vor allem das Deutschlandticket als Prämie und die Kostenübernahme dafür kommen gut an –, kein Missbrauch feststellbar und die Wirkung auf ein verändertes, nachhaltiges Mobilitätsverhalten belegbar. Die Vertriebsaufwände sind hoch und sollten nach Möglichkeit neu angegangen und vereinfacht werden. Die Einschränkung, dass Mitnahmeeffekte nicht völlig ausgeschlossen werden können, sollte dabei grundsätzlich akzeptiert werden. Langfristig überwiegt jedoch der Nutzen und die Förderung zum Umstieg auf den ÖPNV.

In der Evaluation erwies sich die Umweltprämie nicht nur als ein einjähriges Ticketgeschenk sondern scheint wie ein Katalysator für dauerhafte Verhaltensänderung zu wirken: Die Pkw-Nutzung nahm ab und sank von 28 % quasi täglicher Nutzung vor der UWP auf nur noch 3 % während der Prämie und 4 % danach. Hingegen stieg der Anteil jener Personen, die den ÖPNV fünf Mal pro Woche oder häufiger nutzten von 6 % vor der Prämie auf 32 % währenddessen und bleibt mit 28 % auch danach erhöht. Auch der Umweltverbund profitierte insgesamt: Rad- und Fußverkehr legten zu. Erfreulicherweise bleiben auch diese Verhaltensänderungen nach der kostenlosen Prämienphase stabil. 65 % der Haushalte haben nach der Prämie zudem gar kein Auto mehr.

Die Umweltprämie wirkt auch als kundenseitiges ÖPNV-Bindungsprogramm, denn über die Hälfte der früheren Gelegenheitsfahrenden wechseln in ein Zeitkartenmodell. Insgesamt steigt der Zeitkartenanteil um +85 %, der Gelegenheitsverkehr sinkt um -61 %. Das ist erstaunlich hoch für ein Förderinstrument dieser Art.

Die Evaluation führt auch zur Erkenntnis, dass die Umweltprämie tatsächlich zur echten Pkw-Abgabe führt, nicht nur zur formalen „Schein-Abschaffung“, denn insgesamt Dreiviertel der Nutzenden verkauften an Händler oder an private Fremde. Nur-Abmeldung – was ein Missbrauchs-Signal sein könnte – war bei niemandem der Fall.

In Summe erzeugte die Umweltprämie eine dauerhafte Mobilitätsverlagerung: Der ÖPNV wird für viele zum Hauptverkehrsmittel (von 40 % vor der UWP auf 58 % nach der UWP) und die Nutzenden geben nach der UWP mit durchschnittlich 40 € pro Monat mehr Geld für Bus- und Bahnfahrten aus als zuvor (im Durchschnitt 28 €).

Die monetäre Bewertung der Umweltprämie zum Klimaschutz unterliegt gewissen politischen Prioritäten oder kann unterschiedlich bewertet werden. Die Begrenzung der Pkw-Nutzung in der Großstadt Frankfurt und den Umstieg auf nachhaltige Verkehre zu fördern und mit der Förderung gleichzeitig zur Finanzierung des ÖPNV beizutragen, ist jedoch in jedem Fall sinnvoll.

Die Umweltprämie wird Nutzenden für ein Jahr gewährt, ein entsprechender Nachlauf nach einem Vertriebsstopp ist einzukalkulieren. Der derzeitige Vertriebs- und Kontrollaufwand ist hoch und stellt manchmal auch für die Nutzenden eine Hürde dar. Eine mögliche Fortführung des Projekts Umweltprämie sollte nach Möglichkeit die Zulassungsstelle in Frankfurt am Main einbinden und digitale Vertriebsmöglichkeiten nutzen, die der RMV im Zuge der Migration auf ein neues Hintergrundsystem zurzeit entwickelt und sukzessive umsetzt.

Nach knapp einem Jahr Umweltprämie zeigt sich: Sie ist ein voller Erfolg. Das Ziel, mehr Menschen zum Umstieg auf den Umweltverbund – insbesondere den ÖPNV – zu bewegen, ist gelungen. Die Umweltprämie hat unter Beweis gestellt, dass sie langfristig das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern kann. Interessant ist das über das Jahr kontinuierlich große Interesse an dem Programm sowie die Tatsache, dass die fast 600 ausgegebenen Deutschlandtickets von Frankfurterinnen und Frankfurtern beinahe aller Altersstufen in Anspruch genommen werden. Seit Ende des ersten Laufjahres wurden bereits über 200 weitere Prämientickets an Bürger und Bürgerinnen ausgegeben (Stand Dezember 2025).

14 Anhang

A. Auswertung der Einnahmedatenmeldung

Prämienbestand, prognostizierte Entwicklung und Mittelabruf bei drei Jahren Laufzeit der Umweltprämie (UWP)

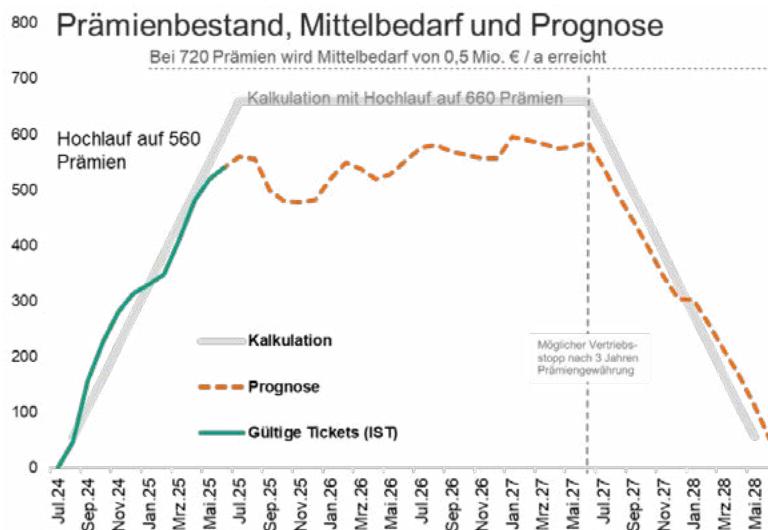


Abb. 37 Hochlauf, Entwicklung, Prognose und Mittelbedarf zur UWP

B. Auswertung der Bestellscheindaten nach Ablauf eines Jahres

1. Geschlechterverteilung, Altersstruktur und Pkw-Abschaffungsart der Prämiennutzer

Geschlecht	Prämien	Anteil in Prozent
weiblich	288	52 %
männlich	266	48 %
keine Angabe	4	<1 %
Summe	558	100 %

Altersklassen	Prämien	Anteil in Prozent
18 - 25	3	1 %
26 - 35	76	14 %
36 - 45	90	16 %
46 - 55	63	11 %
56 - 65	119	21 %
66 - 75	99	18 %
76 - 85	32	6 %
>85	76	14 %
keine Angabe	0	0 %
Summe	558	100 %

Abschaffungsart	Prämien-bestellte	Anteil in Prozent	Befragte
verkauft	453	77 %	92
verschrottet	65	11 %	8
verschenkt	59	10 %	11
keine Angabe	11	2 %	4
Summe	558	100 %	115
(nur abgemeldet)	-	-	0

Stand: 10.07.2025

Gesamtzahl n= 558

Quelle: Angabe im Bestellschein

Tab. 4: Auswertung Bestellscheindaten

2. Prämienverteilung nach Postleitzahlen

PLZ	Prämien	Stadtteile	PLZ	Prämien	Stadtteile
60311	3	Altstadt	60438	7	Kalbach-Riedberg (Teil 1)
60313	1	Innenstadt	60439	30	Niederursel, Heddernheim
60314	6	Ostend	60486	14	Bockenheim
60316	35	Nordend (Ost)	60487	23	Bockenheim
60318	19	Nordend (West Teil 1)	60488	23	Praunheim, Hausen
60320	13	Dornbusch	60489	14	Rödelheim
60322	23	Nordend (West Teil 2)	60528	14	Niederrad
60323	4	Westend (Teil 1)	60529	17	Schwanheim
60325	9	Westend (Teil 2)	60594	17	Sachsenhausen (Nord Teil 2)
60326	12	Gallus	60596	10	Sachsenhausen (Nord Teil 1)
60327	14	Gutleutviertel	60598	21	Sachsenhausen (Süd Teil 1)
60329	4	Bahnhofsviertel	60599	15	Oberrad, Sachsenhausen (Süd Teil 2)
60385	40	Bornheim	65929	12	Höchst, Unterliederbach
60386	13	Fechenheim, Riederwald	65931	8	Sindlingen, Zeilsheim
60388	13	Bergen-Enkheim	65933	8	Griesheim
60389	36	Seckbach	65934	11	Nied
60431	14	Ginnheim	65936	4	Sossenheim
60433	21	Eschersheim, Frankfurter Berg	60549	0	Flughafen
60435	19	Berkersheim	63263	x	noch nicht bebaut
60437	20	Kalbach-Riedberg (Teil 2), Nieder-Erlenbach, Harheim, Nieder-Eschbach, Mitte-Nord, Bonames 50 %			

Tab. 5: Anzahl der Umweltprämien nach Postleitzahlen mit Zuordnung zu Stadtteil(en) in Frankfurt am Main

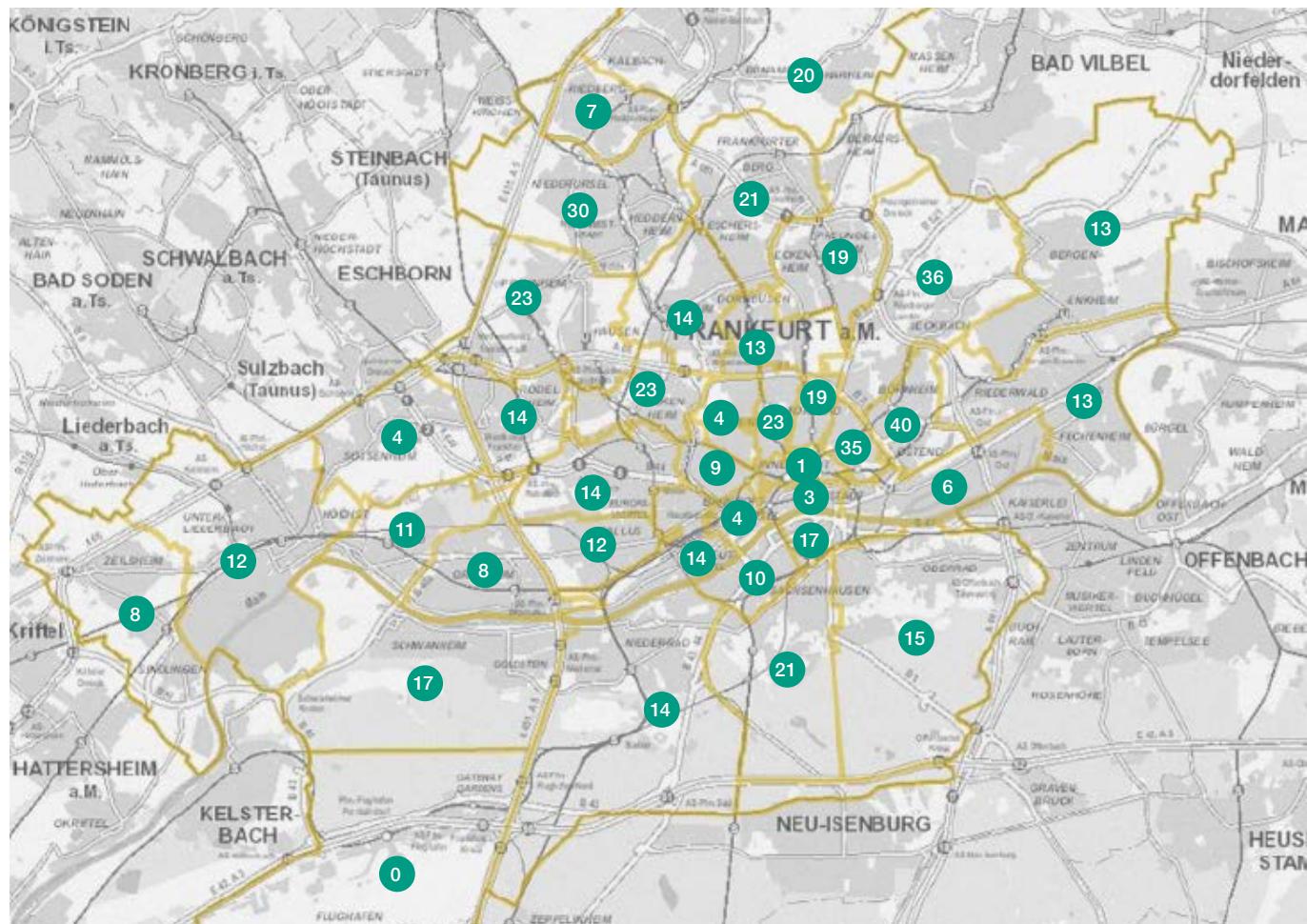


Abb. 38: Übersichtskarte zur Verteilung der Umweltprämie nach PLZ-Bereichen in Frankfurt am Main

3. Prämienverteilung nach Ortsbezirken

Nr.	Ortsbezirke	Anzahl Prämien	Ranking nach Anzahl	Anteil an Summe der Prämien	Stadtteile im Ortsbezirk	PLZ	Einwohner 2024
1	Innenstadt I	34	8	6,3 %	Gallus, Gutleutviertel, Bahn-hofsviertel, Innenstadt, Altstadt	60311, 60313, 60326, 60327, 60329	66.890
2	Innenstadt II	50	4	9,2 %	Westend, Bockenheim, Nordend <50 %, Dornbusch <50 %	60323, 60325, 60486, 60487	70.461
3	Innenstadt III	77	1	14,2 %	Nordend, Ostend	60316, 60318, 60322 (70%)	54927
4	Bornheim/Ostend	46	5	8,5 %	Ostend, Bornheim	60314, 60385	62.532
5	Süd	77	1	14,2 %	Niederrad, Sachsenhausen, Oberrad	60528, 60594, 60596, 60598, 60599	107.220
6	West	60	3	11,1 %	Griesheim, Höchst, Nied, Schwanheim, Sindlingen, Sossenheim, Unterliederbach, Zeilsheim	60529, 65929, 65931, 65933, 65934, 65936	135.124
7	Mitte-West	41	6	7,6 %	Praunheim, Hausen, Rödelheim	60488, 60489	44.676
8	Nord-West	30	9	5,5 %	Niederursel, Heddernheim	60439	38.452
9	Mitte-Nord	41	6	7,6 %	Dornbusch, Eschersheim, Ginnheim, Bonames (50 %)	60320, 60437, 60433 (50%)	51.739
10	Nord-Ost	30	9	5,5 %	Berkersheim, Preungesheim, Frankfurter Berg	60433, 60435	48.343
11	Ost	49	5	9,1 %	Seckbach, Fechenheim, Riederwald	60386, 60389	32.623
12	Kalbach/Riedberg	11	12	2,0 %	Kalbach-Riedberg (60437 aufgeteilt)	60437, 60438	23.435
13 bis 16	Nieder-Erlenbach, Harheim, Nieder-Eschbach, Bergen-Enkheim	25	11	4,6 %	Nieder-Erlenbach, Harheim, Nieder-Eschbach, Bergen-Enkheim	60437, 60388	40.421
Summe		541		106 %			776.843

* ohne 33 unzugeordnete PKW und 3 PKW aus Flughafen

Datenbasis: Kraftfahrt-Bundesamt, abgerufen über statistikportal.frankfurt.de am 10.11.2025

Tab. 6: Auswertung der Umweltprämie in Bezug auf Pkw und Einwohner nach Ortsbezirken

Ein Jahr Umweltprämie in Frankfurt am Main

Prämien pro Tsd. Einwohner	Ranking Prämien pro Tsd. Einwohner	Bestand privater Pkw 2024*	Bestand privater Pkw pro Tsd. Einwohner	Pkw Besitz-quote (Einw./Pkw)	Anteil am Pkw Bestand in %	Prämien pro Tsd. Pkw	Ranking Prämien pro Tsd. Pkws
0,5	11	15.051	225	22,5 %	6,1 %	0,4	6
0,7	8	19.194	227	27,2 %	7,8 %	0,4	9
1,4	2	16.096	293	29,3 %	6,5 %	0,2	13
0,7	6	16.806	269	26,9 %	6,8 %	0,4	10
0,7	7	33.731	315	31,5 %	13,7 %	0,4	7
0,4	13	47.210	349	34,9 %	19,1 %	0,8	2
0,9	3	13.782	308	30,8 %	5,6 %	0,3	11
0,8	5	12.583	327	32,7 %	5,1 %	0,4	8
0,8	4	18.158	351	35,1 %	7,4 %	0,4	5
0,6	9	16.926	350	35,0 %	6,9 %	0,6	4
1,5	1	10.300	316	31,3 %	4,2 %	0,2	12
0,5	12	9.146	390	39,0 %	3,7 %	0,8	1
0,6	10	17.973	445	44,5 %	7,3 %	0,7	3
0,7		249.956	318	31,8 %	100 %	0,4	

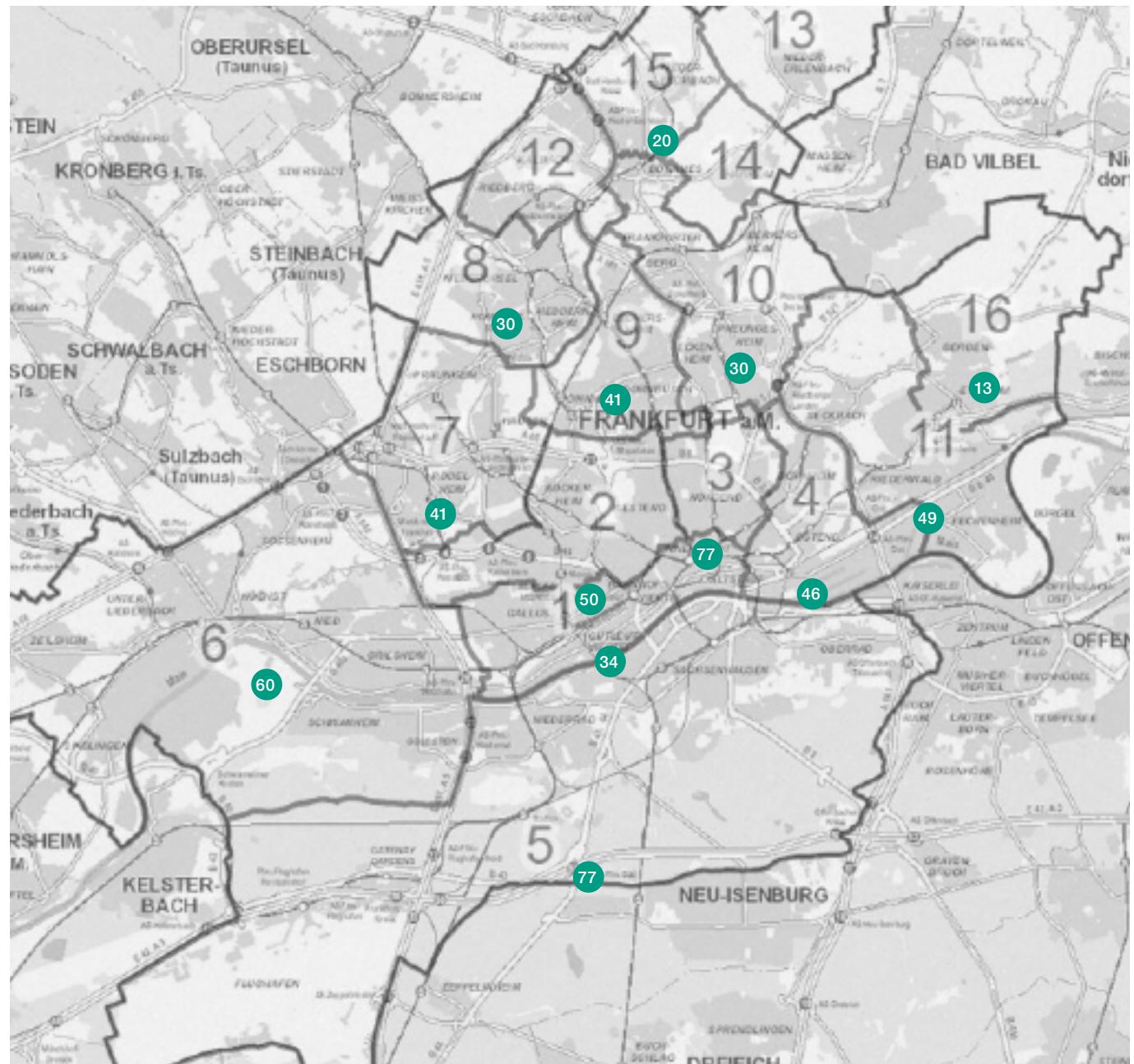


Abb. 39: Übersichtskarte zur Verteilung der Umweltprämie nach Ortsbezirken in Frankfurt am Main

C. Befragung – Onlinefragenkatalog

Fragen zu Kommunikation und Vertrieb zur UWP

Frage 1: In welchem Monat hat Ihr Bezugszeitraum der Umweltprämie begonnen?

Frage 2: Wie haben Sie von der Umweltprämie erfahren?

Frage 3: Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der Umweltprämie?

Frage 4: Bitte denken Sie nun an den Bestellprozess zur Umweltprämie.

- Mit dem Bestellprozess der Umweltprämie bin ich ...
- Mit dem Umfang an geforderten Nachweisen bin ich ...
- Mit dem Ausgabeservice bei der VGF bin ich ...

Frage 5: Was könnte aus Ihrer Sicht beim Antragsprozess verbessert werden? (Max. 150 Zeichen)

Frage 6: Bitte denken Sie nun an die Umweltprämie an sich.

- Mit dem Deutschland-Ticket als Prämie bin ich ...
- Mit der vollen Übernahme der Kosten für 1 Jahr bin ich ...
- Mit Beratung und Unterstützung in der Verkaufsstelle bin ich ...

Fragen zur Pkw-Nutzung und zum Mobilitätsverhalten vor, während und nach der UWP

Frage 7: An wie vielen Tagen in der Woche haben Sie während der Bezugsdauer der Prämie einen Pkw (z. B. nicht Ihren eigenen) genutzt?

Frage 8: Wie viele Pkw sind nach der Abmeldung eines Pkw für die Umweltprämie noch in Ihrem Haushalt vorhanden?

Frage 09: Was haben Sie mit Ihrem abgemeldeten Pkw gemacht?

Frage 10: Welchen Verkehrsmittelmix nutzen Sie hauptsächlich? (Bitte maximal drei Kreuze setzen)

- Pkw, S-Bahn, U-Bahn, Regionalzug, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß, eScooter, Sonstiges

Frage 11: Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV (also Busse und Bahnen in Frankfurt)? (Bitte ein Kreuz pro Zeitraum setzen)

Wie häufig nutzen Sie den Pkw?
(Bitte ein Kreuz pro Zeitraum setzen)

Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad?
(Bitte ein Kreuz pro Zeitraum setzen)

Wie häufig gehen Sie zu Fuß (für den Arbeits-/Heimweg, den Weg zur Uni/Schule oder eine Erledigung)? (Bitte ein Kreuz pro Zeitraum setzen)

Fragen zur Kundenbindung, Nutzung von Ticketsegmenten und Ausgaben für den ÖPNV

Frage 12: Welchen Fahrschein haben Sie vor der Umweltprämie genutzt bzw. welchen werden Sie nach der Umweltprämie hauptsächlich nutzen (Bitte ein Kreuz pro Zeitraum setzen)

Frage 13: Wie hoch waren Ihre Ausgaben pro Monat für ÖPNV-Fahrscheine?

Frage 14: Haben Sie vor, Ihr Abo nach Ende der Prämienlaufzeit zu kündigen bzw. haben Sie es bereits gekündigt?

Frage 15: Aus welchem hauptsächlichen Grund haben Sie Ihr Abo gekündigt?

Fragen zur Person (Geschlecht, Alter, PLZ, Haushaltsgröße, Einkommen)

Frage 16: Wie lautet Ihre Postleitzahl?

Frage 17: Welches Beschäftigungsverhältnis haben Sie aktuell?

Frage 18: Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?

Frage 19: Welchem Geschlecht ordnen Sie sich zu?

Frage 20: Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?
(Bitte Summe Anzahl Erwachsene + Anzahl Kinder angeben)

Frage 21: Wie hoch ist Ihr Nettohaushaltseinkommen?
(Summe aller Einkommen der im Haushalt lebenden Personen)

Frage 22: Haben Sie noch weitere Anmerkungen zur Umweltprämie? (Max. 150 Zeichen)

Ein Jahr Umweltprämie in Frankfurt am Main

[Bestellschein-Datenschutzerklärung und Lastschrifteinzug](#)

Abb. 40: Produktinfo und Bestellschein mit Datenschutzerklärung, Selbstverpflichtung und Lastschrifteinzug

Sie wohnen in Frankfurt, möchten Ihren PKW **abschaffen** und stattdessen den **ÖPNV nutzen?**

Die Stadt Frankfurt unterstützt Sie dabei und finanziert Ihnen für den Umstieg **12 Monate** lang ein **Deutschland-Ticket**.

Bei Fragen wenden Sie sich gerne an:

VGF Abo- und Onlineservice

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
60276 Frankfurt am Main
Telefon: 069 / 19 44 9
E-Mail: aboservice@vgf-ffm.de

VGF-TicketCenter

Hauptwache, Passage
Montag – Freitag 8:00 Uhr – 20:00 Uhr
Samstag 9:00 Uhr – 16:00 Uhr



Herausgeberin: traffIQ Lokale Nahverkehrsgeellschaft Frankfurt am Main mbH
UMWELTPRÄMIE 2025 © traffIQ Frankfurt am Main
Stand Mai 2024 | BRO

RMV FRANKFURT

Tschüss Auto. Hallo D-Ticket.

Jetzt **Auto abmelden** und für 1 Jahr **Deutschland-Ticket** sichern!

**UMWELTPRÄMIE
FRANKFURT AM MAIN**

Alle Infos unter rmv-frankfurt.de/umweltpraemie

**Liebe Frankfurterinnen,
liebe Frankfurter,**

die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner, der Pendlerinnen und Pendler und der Arbeitsplätze in Frankfurt nehmen konstant zu – und damit auch die Mobilität im Rhein Main-Gebiet.

Der Umstieg auf umweltfreundliche, platzsparende Verkehrsmittel ist also nicht nur notwendig, um Natur und Klima zu schützen, sondern auch, um dem wachsenden Verkehr zu begegnen.

Viele von Ihnen wollen selbst aktiv zur Mobilitätswende beitragen und auf das private Auto verzichten. Wir möchten Ihnen nun die Entscheidung erleichtern, konsequent auf den ÖPNV umzusteigen. Dafür hat die Stadt Frankfurt am Main eine Prämie eingerichtet: Bürgerinnen und Bürger, die Ihr Auto abmelden, erhalten ein Jahresabonnement für das Deutschland-Ticket. Damit Sie auch weiterhin gut, komfortabel und umweltfreundlich unterwegs sein können. Nicht nur in Frankfurt am Main, sondern in ganz Deutschland.

Ich freue mich, wenn Sie dieses Angebot der Stadt nutzen. Wir wünschen Ihnen gute Erfahrungen und neue Perspektiven im Frankfurter Verkehr!

Herzlichst, Ihr
Wolfgang Siefert
Dezernent für Mobilität Stadt Frankfurt am Main

Umweltprämie Frankfurt am Main
So kommen Sie zu Ihrem kostenlosen Deutschland-Ticket

In Frankfurt am Main kann man auch gut ohne Auto unterwegs sein. Egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad – oder natürlich mit Bussen und Bahnen.

Um den Umstieg zu unterstützen, belohnt die Stadt Frankfurt alle, die ihr Auto abmelden, mit einem Deutschland-Ticket für ein Jahr. Das Angebot gilt für alle volljährigen Frankfurter Autobesitzerinnen und Autobesitzer und ist ab sofort erhältlich.

Dazu brauchen Sie nur die Abmeldung Ihres Autos vom Kraftfahrt-Bundesamt bestätigen zu lassen und den Bestellschein auszufüllen. Dann geben Sie die beiden Dokumente bitte direkt in einem Ticket-Center der VGF ab. Dort legen wir das Deutschland-Ticket für Sie an. Anschließend erhalten Sie das Ticket als Chipkarte per Post.

Alle Informationen und Formulare zur Umweltprämie finden Sie hier:

[www.rmv-frankfurt.de/
umweltpraemie](http://www.rmv-frankfurt.de/umweltpraemie)



‘

‘

‘

‘

‘

‘

‘

‘

Infoflyer Innenseite

Abb. 41: Infoflyer mit Vorwort des Dezernenten für Mobilität der Stadt Frankfurt am Main

FAQ - Häufig gestellte Fragen - Umweltprämie für Frankfurt

Idee "Umweltprämie"

Wer ermöglicht und finanziert die Prämie?

Was ist Ziel und Zweck der "Umweltprämie"?

Umweltprämie: Zeiträume und Fristen

Wie lange kann ich die Prämie beantragen?

Ab wann gilt das Angebot der Umweltprämie?

Wann muss ich die Umweltprämie beantragen?

Ab wann gilt mein Ticket?

Umweltprämie: Voraussetzungen

Welche Voraussetzungen muss ich erfüllen, um ein kostenloses Deutschland-Ticket zu erhalten?

Bekomme ich die Prämie auch, wenn ich mehr als einen PKW auf meinen Namen angemeldet habe?

Für welche Art von Autos gilt das Angebot?

Abrufbar unter: [www.https://vgf-ffm.de/umweltpraemie](https://vgf-ffm.de/umweltpraemie) und www.rmv-frankfurt.de/umweltpraemie.

Abb. 42: Auszug aus Online-FAQs auf den Webseiten von VGF und RMV-Frankfurt.



Presse-Information

28. Juni 2024

Tschüss Auto – hallo D-Ticket

Mobilitätsdezernent Siefert über neue Umweltprämie: „Jetzt Auto abmelden und für ein Jahr Deutschland-Ticket sichern“

(ffm) In Frankfurt am Main kann man auch ohne Auto gut unterwegs sein. Egal, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad – oder mit Bahnen und Bussen. „Um den Umstieg vom privaten Pkw auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, belohnt die Stadt Frankfurt am Main ab sofort alle, die ihr Auto abmelden, mit einem Deutschland-Ticket für ein Jahr“, teilt Frankfurts Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert mit. „Das heißt: Bürgerinnen und Bürger sind ein Jahr in Frankfurt und Deutschland kostenlos mit dem ÖPNV unterwegs. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Klimawende und tragen durch den Umstieg auf flächensparende Verkehrsmittel zu einem funktionierenden Verkehr in Frankfurt bei.“

Diese „Umweltprämie“ gilt ab 1. Juli 2024 und entspricht einem Gegenwert von 588 Euro. Nach einem Jahr soll evaluiert werden, ob sich die Umweltprämie bewährt. Sie richtet sich an alle Frankfurterinnen und Frankfurter, die (noch) ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ihr Eigen nennen.

In Frankfurt, ist Siefert überzeugt, sollte der Verzicht auf das eigene Auto leichtfali- len. „Wir sind eine Stadt der kurzen Wege, das Radnetz wird konsequent ausge- baut und wir verfügen über ein dicht gestricktes Nahverkehrsnetz, das täglich und rund um die Uhr für die Bürgerinnen und Bürger da ist. Ergänzt werden diese Mög- lichkeiten durch Miet-Fahrräder, E-Scooter und Carsharing-Angebote.“

So geht der Wechsel zur Umweltfreundlichkeit

Um das Auto gegen ein kostenloses Deutschland-Ticket eintauschen zu können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein: Das Angebot richtet sich an Menschen, die ihren Erstwohnsitz in Frankfurt haben und mindestens 18 Jahre alt sind. Sie müssen ihren Pkw mit Verbrennungsmotor vor maximal drei Monaten ver- schrottet oder verkauft bzw. verschenkt haben. Zudem dürfen sie im Jahr vor An- tragstellung und natürlich während des Bezugs der Umweltprämie kein Fahrzeug neu zulassen oder zugelassen haben.

Resonanz

Sendung: hr4, 28.06.2024, 14.30 Uhr

Quelle: hessenschau.de, mit Material von Frank Angermund (hr), dpa/lhe veröffentlicht am 28.06.24 um 13:31 Uhr

Abb. 43: Presseinformationen zur Umweltprämie der Stadt Frankfurt am Main im ersten Jahr der Laufzeit



Presse-Information

2. September 2024

Frankfurter Umweltprämie kommt an – bereits über 140 Deutschland-Tickets für abgemeldete Autos ausgegeben

Frist für die Beantragung wird auf fünf Monate nach Autoabschaffung verlängert

(ffm) Die Umweltprämie ist offenbar ein Impulsgeber für viele Frankfurterinnen und Frankfurter, auf das eigene Auto zu verzichten. In den beiden ersten Monaten haben sich bereits 140 Menschen in der Stadt für das „Verbrenner-Aus“ entschieden und sind mit dem Deutschland-Ticket auf die umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmittel umgestiegen. „140 Umsteiger in zwei Monaten – obwohl weitgehend in den Sommerferien gelegen, nimmt die Umweltprämie gut Fahrt auf“, stellt Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert fest. „Ich bin optimistisch, dass sie ihren Schwung behält und wir die Zahl der Motorfahrzeuge – die den größten Teil des Tages Steh-Zeuge sind – in unserer Stadt auch auf diesem Wege verringern können.“

Um den Umstieg vom privaten Pkw auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, belohnt die Stadt Frankfurt am Main seit 1. Juli 2024 alle, die ihr Auto abmelden, mit einem Deutschland-Ticket für ein Jahr. „Wer das eigene Auto abmeldet, leistet einen wichtigen Beitrag zur Klimawende und trägt durch den Umstieg auf flächensparende Verkehrsmittel zu einem funktionierenden Verkehr in Frankfurt bei“, erklärt Mobilitätsdezernent Wolfgang Siefert die Beweggründe der Stadt Frankfurt für diese Aktion.

Zeitliche Verzögerungen: Fristen werden großzügig gehandhabt

Die ersten Erfahrungen zeigen, dass es zu Verzögerungen bei der Antragstellung des Deutschland-Tickets als Umweltprämie kommt. Der als Nachweis der Abmeldung notwendige schriftliche Auszug aus dem Zentralen Kraftfahrzeug-Register des Kraftfahrt-Bundesamtes lässt auch urlaubsbedingt länger auf sich warten als erwartet. Mobilitätsdezernent Siefert weist deshalb darauf hin, dass sich die Um-

Abb. 44: Presseinformationen zur Zwischenbilanz am 2. September 2024

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Ablauf der Antragstellung und Ticketausstellung aus Kundensicht	9	Abb. 27: Zufriedenheit UWP im Bestellprozess	20
Abb. 02: Genutzte Informationsquellen	10	Abb. 28: Verbesserungspotenzial im Vertrieb	20
Abb. 03: Social-Media-Kampagnenteaser	10	Abb. 29: Häufigkeit Pkw-Nutzung vor, während, nach UWP	21
Abb. 04: Reichweite und Schaltungszeitraum Social-Media-Kampagnenteaser	10	Abb. 30: Häufigkeit ÖPNV-Nutzung vor, während, nach UWP	21
Abb. 05: Infoflyer zur UWP mit Grußwort und Vertriebsinfos	10	Abb. 31: Hauptverkehrsmittelnutzung vor, nach und während der UWP	21
Abb. 06: Umweltprämie auf der VGF-Webseite	11	Abb. 32: Pkw- und ÖPNV-Nutzung als Hauptverkehrsmittel vor, während, nach	
Abb. 07: Umweltprämie auf der RMV-Webseite	11	der UWP	22
Abb. 08: Einnahmenverschiebungen vor und nach der UWP	12	Abb. 33: Fahrrad und zu Fuß als Hauptverkehrsmittel vor, während und nach der UWP	22
Abb. 09: Entwicklung Anzahl neuer UWP-Nutzer nach Startmonaten	13	Abb. 34: Fahrscheinnutzung nach Tarifsegment vor und nach der UWP	23
Abb. 10: Hochlauf Bestand UWP	13	Abb. 35: Einnahmenverschiebungen vor und nach der UWP	23
Abb. 11: Kalkulationsrahmen für die UWP als Deutschlandticket	14	Abb. 36: Fortführung als Deutschlandticket, Kündigungsrate, Gründe und Alternativen	24
Abb. 12: UWP Möglicher Verlauf über eine angenommene Gesamtlaufzeit bis 2027	14	Abb. 37 Hochlauf, Entwicklung, Prognose und Mittelbedarf zur UWP	28
Abb. 13: Umweltprämien-Nutzende nach Geschlecht	15	Abb. 38: Übersichtskarte zur Verteilung der Umweltprämie nach PLZ-Bereichen in Frankfurt am Main	29
Abb. 14: Umweltprämien-Nutzende nach Altersklassen	15	Abb. 39: Übersichtskarte zur Verteilung der Umweltprämie nach Ortsbezirken in Frankfurt am Main	32
Abb. 15: UWP-Verteilung in Relation zu Einwohnerzahlen und Pkw-Besitz in den Ortsbezirken	16	Abb. 40: Produktinfo und Bestellschein mit Datenschutzerklärung, Selbstverpflichtung und Lastschrifteinzug	35
Abb. 16: Beteiligung der Prämiennutzenden an der Befragung nach Startmonaten	17	Abb. 41: Infoflyer mit Vorwort des Dezernenten für Mobilität der Stadt Frankfurt am Main	37
Abb. 17: Geschlechterverteilung bei der Befragung nach Ablauf des ersten Prämienjahres	17	Abb. 42: Auszug aus Online-FAQs auf den Webseiten von VGF und RMV-Frankfurt.	38
Abb. 18: Pkw-Abschaffungsart in Befragung und Bestellschein im Vergleich	18	Abb. 43: Presseinformationen zur Umweltprämie der Stadt Frankfurt am Main im ersten	
Abb. 19: Befragte und Besteller nach Altersgruppe im Vergleich	18	Jahr der Laufzeit	39
Abb. 20: Haushaltsgrößen der Befragten	18	Abb. 44: Presseinformationen zur Zwischenbilanz am 2. September 2024	40
Abb. 21: Nettoeinkommensgruppen der Befragten	18		
Abb. 22: Beschäftigungsverhältnis der Befragten	19		
Abb. 23: Pkw-Bestand im Haushalt nach Pkw- Abmeldung für UWP	19		
Abb. 24: Pkw-Abschaffung	19		
Abb. 25: Gesamtzufriedenheit mit der UWP	20		
Abb. 26: Zufriedenheit mit dem Verfahren zu Antrag und Bestellung	20		

Abkürzungsverzeichnis

KBA	Kraftfahrtbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
STVV	Stadtverordnetenversammlung
UWP	Umweltprämie
VGF	Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
ZFZR	Zentrales Fahrzeugregister

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Investitionskosten und zusätzliche kassentechnische Einnahmen	12
Tab. 2: Veränderung der Fahrkartennutzung nach Tarifsegmenten vor und nach der UWP	23
Tab. 3: Wanderungen vor und nach UWP innerhalb der Tarifsegmente	23
Tab. 4: Auswertung Bestellscheindaten	28
Tab. 5: Anzahl der Umweltprämien nach Postleitzahlen mit Zuordnung zu Stadtteil(en) in Frankfurt am Main	29
Tab. 6: Auswertung der Umweltprämie in Bezug auf Pkw und Einwohner nach Ortsbezirken	30

Impressum

Autoren/Auftragnehmer:

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Im Auftrag:

Mobilitätsdezernat der Stadt Frankfurt am Main

Mitarbeit:

traffiQ: Sven Ammann, Johannes Bardong, Despina Papantopoulou

Die vertriebliche Umsetzung wurde in Zusammenarbeit und in Abstimmung mit der VGF entwickelt. Alle Infos auf www.vgf-ffm.de/umweltpraemie

Redaktion:



traffiQ Unternehmenskommunikation

Umsetzung:

Hauptsache Kommunikation GmbH
www.hauptsache-kommunikation.de

Druck:

SAXOPRINT GmbH
saxoprint.de

© traffiQ, Januar 2026

