

Jahrestag des 9-Euro-Tickets

Kein Grund zu feiern

Vor einem Jahr startete mit großem Tam-Tam das 9-Euro-Ticket im ÖPNV. Inzwischen sind verschiedene Studien erschienen, die mit unterschiedlichen Methoden versucht haben, die Effekte dieses Projekts zu evaluieren. Die Ergebnisse sind ernüchternd.

Zur Erinnerung: Das 9-Euro-Ticket war im Zuge des zweiten Energiepreis-Entlastungspaketes der Bundesregierung darauf angelegt, Bürger in Zeiten einer hohen Inflation zu unterstützen und gleichzeitig einen Klimateffekt durch die Förderung des ÖPNV zu erzielen.

Blickt man nur auf die Verkaufszahlen, war das 9-Euro-Ticket natürlich – und auch wenig überraschend – ein großer Erfolg. Mehr als 50 Millionen Tickets sind nach offiziellen Angaben verkauft worden. Hinzu kommen noch schätzungsweise 10 Millionen ÖPNV-Abonnenten, die drei

Monate lang ebenfalls vom 9-Euro-Ticket profitiert haben, so dass der Bund insgesamt rund 80 Millionen Monatstickets subventioniert haben dürfte. Der Anteil der Neukunden an den Nutznießern betrug also nur rund 60 Prozent (50/80). Fast 40 Prozent (30/80) der Subvention floss in bestehende Aboverträge. Somit hat das 9-Euro-Ticket auch erhebliche Mitnahmeeffekte erzeugt, wie das bei vielen Subventionen der Fall ist. Gekostet hat diese dreimonatige Subvention schätzungsweise 2,5 Milliarden Euro.

2,5 Milliarden Euro für drei Monate

Das Geschenk der Ampelkoalition wurde also wie erwartet sehr gern angenommen. Einen kurzen Sommer lang konnten die Bürger Mobilität praktisch zum Nulltarif genießen. Doch werden sie dafür bis zum Sankt Nimmerleinstag zahlen müssen. Denn ohne die 2,5 Milliarden Euro Ticketsubventionen wäre der Schuldenberg des Bundes 2,5 Milliarden Euro niedriger und somit die Zins- und Tilgungslasten der Bürger in den kommenden Jahren und Jahrzehnten geringer.

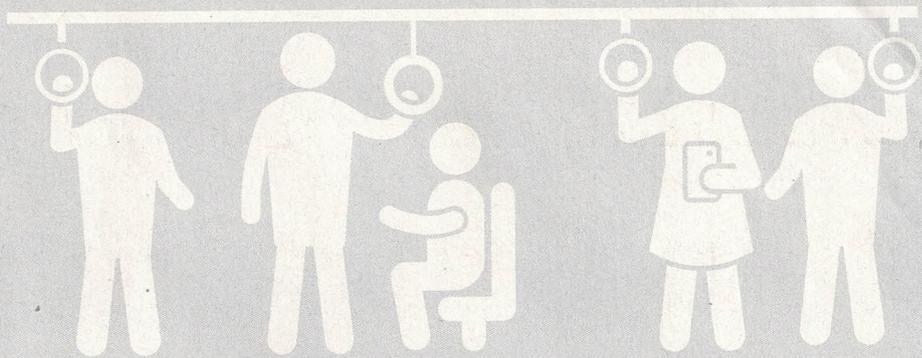
Aus fiskalischer Sicht war das 9-Euro-Ticket also absolut kontraproduktiv. Doch der hohe fiskalische Preis mag sich rechtfertigen lassen, wenn die Subvention auf anderen Politikfeldern erfolgreich gewesen wäre, etwa im Sinne massiv eingesparter CO₂-Emissionen im Sommer 2022 oder durch den Anstoß zu einem zumindest teilweise dauerhaften Wechsel vom Auto zu Verkehrsträgern, die weniger CO₂ verursachen. Und genau dies war ja auch eine Überlegung der Ampelkoalition, die zur Einführung des neuen Tickets führte. Doch auch hier sind die Effekte enttäuschend.

Seit Einführung des 9-Euro-Tickets ist verschiedentlich versucht worden, Daten rund um die Nutzer und Nutzung dieses Angebots zu erheben. Dies geschah durch repräsentative Befragungen sowohl bundesweit als auch regional, durch Nutzung von Mobilitätsdaten und auch von Firmenstatistiken. Viele dieser Untersuchungen kommen im Kern zu ähnlichen Ergebnissen.

Sinkt der Ticketpreis, steigt die Mobilität

Das 9-Euro-Ticket hat zusätzlichen Verkehr hervorgerufen. Nach Untersuchungen des Statistischen Bundesamts (September 2022) nahm der Schienenverkehr auf mittleren und längeren Distanzen deutlich zu.





Bei Bahnreisen ab 30 Kilometer gab es einen Zuwachs von 44 Prozent im Vergleich zum Sommer 2019. Im Bereich von 100 bis 300 Kilometer waren es sogar 57 Prozent mehr als im Juni bis August 2019. Nach dem Ende des 9-Euro-Tickets sank das Bahnreise-Niveau wieder auf den Wert von 2019. Kaum Änderungen gab es bei der Zahl der Autoreisen.

Zu ähnlichen Ergebnissen kam jüngst das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Auch deren repräsentative Umfragen zeigten, dass der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) im Sommer 2022 lediglich auf längeren Strecken wuchs. Für den Weg zur Arbeit hingegen hat es keine größeren Wechsel hin zum ÖPV gegeben. Das 9-Euro-Ticket „wurde vor allem im Ausflugs- und Freizeitverkehr genutzt, hatte aber kaum Auswirkungen auf die Alltagsmobilität“ und der „Umstieg auf Busse und Bahnen“ wurde „nicht nachhaltig befördert“, lautet das klare Resümee des DIW April 2023.

Das bestätigt, was eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt bereits im August 2022 zum 9-Euro-Ticket herausfand: „60 Prozent nutzten es für Ausflüge und Freizeitaktivitäten am Wochenende, 34 Prozent für Freizeitwege

in der Woche und 21 Prozent für Urlaubsfahrten. Auch bei privaten Erledigungen und Einkaufswegen kam das Ticket häufig zum Einsatz. Eine kleinere Rolle spielte das Ticket beim Berufsverkehr: 18 Prozent legten damit den Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte zurück.“

In der Gesamtschau ist davon auszugehen, dass das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 zu einem Verkehrszuwachs geführt hat. Zwar wurde so manche Autofahrt zugunsten der „Öffentlichen“ unterlassen. Doch viel stärker war der Anreiz, dank des 9-Euro-Tickets zusätzliche Bahnreisen in der Freizeit zu unternehmen.

Klimaeffekt absurd teuer erkaufte

Der Klimaeffekt ist deshalb insgesamt überschaubar, zumal bei Weitem nicht jeder Zug mit Strom aus erneuerbaren Energien und damit CO₂-neutral fährt.

Studien zufolge haben die unterlassenen Autofahrten im Zeitraum des 9-Euro-Tickets CO₂-Einsparungen in der Größenordnung zwischen 0,2 (RWI, September 2022) und 1,8 Mio. Tonnen (VDV, Oktober 2022) gebracht. Unterstellt man 1 Mio. Tonnen CO₂ als Mittelwert dieser Schätzungen bei Subventionskosten von 2.500 Mio. Euro, so hat jede gesparte Tonne CO₂ die Steuerzahler 2.500 Euro gekostet. Zum Vergleich: Im Europäischen Emissionshandel, der die gewerblichen CO₂-Vermeidungskosten anzeigt, können CO₂-Zertifikate gekauft und dann als Klimabetrag ungenutzt bleiben. Solch ein Zertifikat für eine Tonne CO₂ kostete im letzten Sommer rund 85 Euro und keine 2.500 Euro. Das 9-Euro-Ticket war also nicht nur fiskalisch, sondern auch klimapolitisch ein Irrweg.

Matthias Warneke, warneke@steuerzahlerinstitut.de

