



Leibniz-Institut für  
Wirtschaftsforschung

# Auswertung des Neun Euro Tickets

Vorläufige Ergebnisse

STIFTUNG  
MERCATOR

Mark A. Andor

RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung

 @MAAndor

Förderung: Stiftung Mercator

(Team: Fabian Dehos, Sven Hansteen, Lukas Tomberg)

# DATENGRUNDLAGE

## Haushaltsbefragungen

- ▶ **2 Umfragen zum Thema Mobilitätsverhalten im repräsentativen forsa-omni.net Panel**
  - ▶ Umfrage 1: 25. März – 17. April
  - ▶ Umfrage 2: 17. – 24. Juni
- ▶ **5.056 Teilnehmer:innen (Personen über 18 Jahren, die das Internet nutzen)**
  - ▶ 1.665 haben sich ein 9 Euro Ticket gekauft (33%)
  - ▶ 220 hatten bereits ein ÖPNV-Abo (4%)
  - ▶ 3.161 hatten weder noch (63%)
- ▶ **Ungewichtete Ergebnisse**
  - ▶ Die Stichprobe fällt im Vergleich zum Mikrozensus etwas älter und in der Personenzahl pro Haushalt etwas kleiner aus

# UNTERSCHIEDE KÄUFER:INNEN VS. NICHT-KÄUFER:INNEN

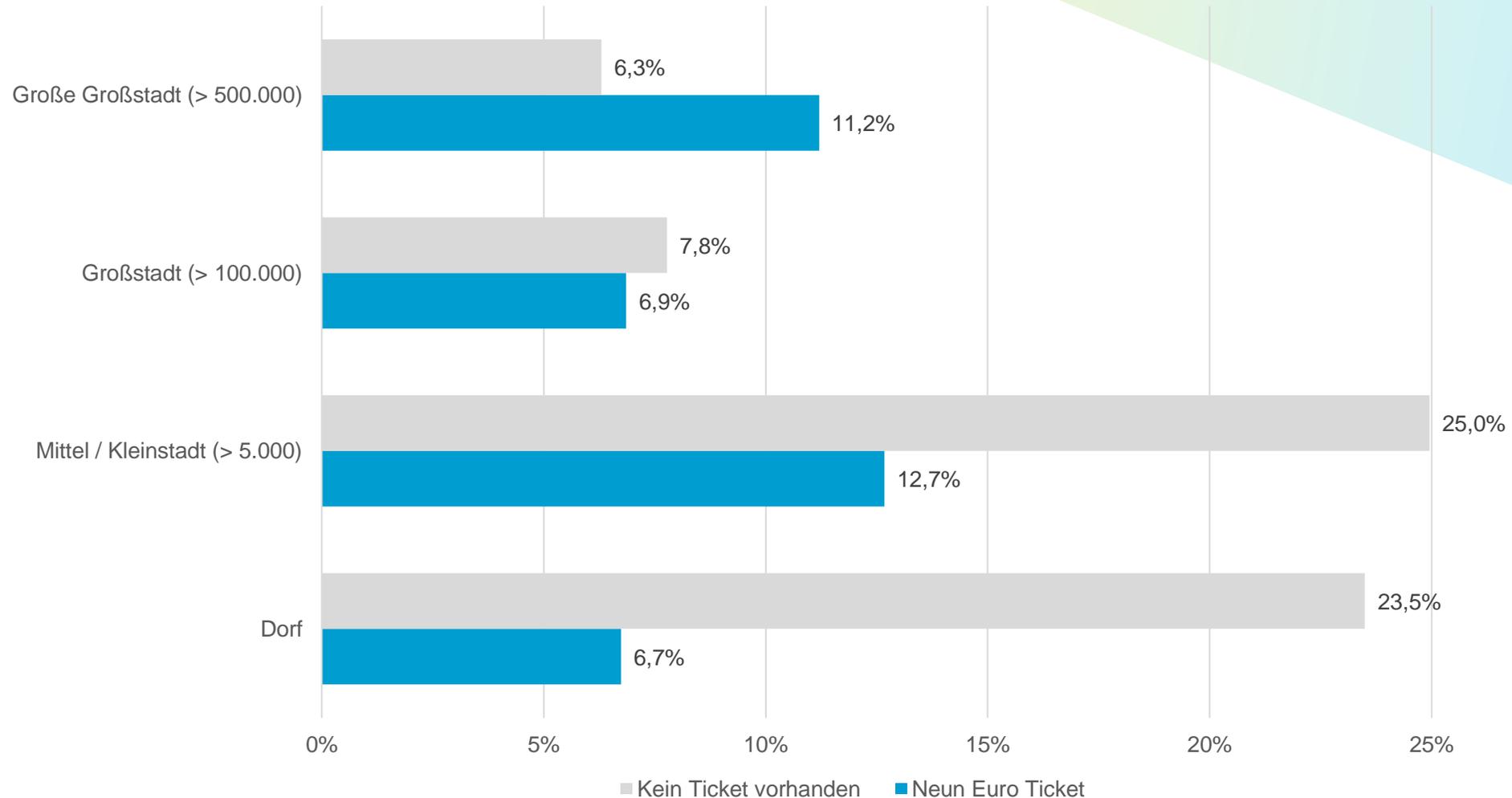
## Käuferinnen und Käufer...

- wohnen eher urban
- Distanzen zu Haltestellen und Arbeit sind kürzer
- besitzen weniger Autos
- sind tendenziell gebildeter

	Kein Kauf erfolgt	Neun Euro Ticket
Wohnhaft in ländlichen Regionen	37%	18%
Wohnhaft in Großstädten (>100.000 Einw.)	22%	48%
Durchschnittliche Entfernung ÖPNV Haltestelle	1100 Meter	880 Meter
Anteil Berufspendler	53%	56%
Durchschnittliche Entfernung zum Arbeitsplatz	24,1 Kilometer	20,6 Kilometer
Autos pro Haushalt	1,6	1,1
Anteil, der mindestens einen Fachhochschul-Abschluss besitzt	34%	49%

# UNTERSCHIEDE ZWISCHEN URBANEN UND LÄNDLICHEN REGIONEN

Wohnorte, gemessen an der Gesamtzahl der Teilnehmenden



**Zentrale Frage:**

**Wie sind die Effekte auf das Mobilitätsverhalten?**

- ▶ **Hat das 9 Euro Ticket zu mehr Mobilität und/oder weniger Autofahrten geführt?**

# AUSWERTUNGSMETHODE

Zur Auswertung einer Politikmaßnahme, für die keine Kontrollgruppe vorliegt, gibt es mehrere Optionen

## 1. Vorher-nachher Vergleich

- ▶ Vergleiche die Autonutzung der Ticketnutzerinnen und -nutzer vor und nach Einführung des Tickets
- ▶ Problem: Wenn Zeittrends vorliegen, ist dieser Vergleich nicht aussagekräftig
  - ▶ Wahrscheinlich hätte sich das Fahrverhalten der Ticketnutzerinnen und -nutzer in den Sommermonaten auch ohne das Ticket von den vorherigen Monaten unterschieden
  - ▶ Diese Unterschiede, die mit dem Ticket nichts zu tun haben, würden dann fälschlicherweise dem Ticket zugeschrieben werden

# AUSWERTUNGSMETHODE

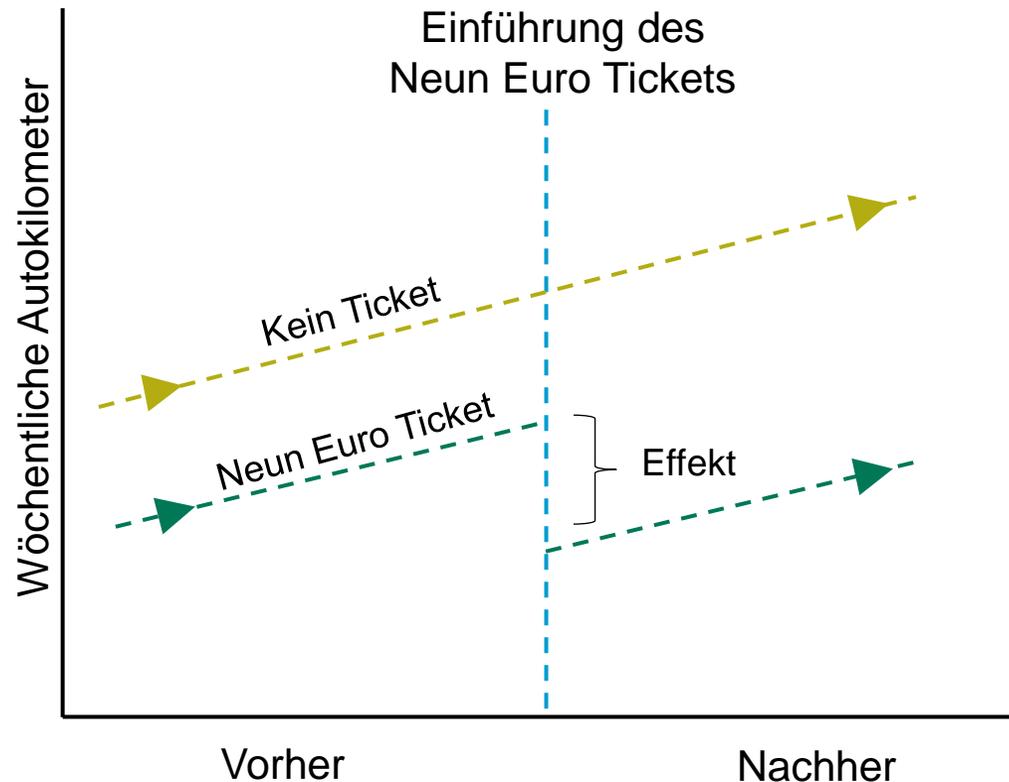
Zur Auswertung einer Politikmaßnahme, für die keine Kontrollgruppe vorliegt, gibt es mehrere Optionen

## **2. Vergleich mit einer Vergleichsgruppe (bspw. mit Nicht-Käufer:innen) zum Zeitpunkt der Ticket-Verfügbarkeit**

- ▶ Ein solcher Vergleich ist nicht aussagekräftig, da davon auszugehen ist, dass der Ticketkauf von den Mobilitätsgewohnheiten abhängt
- ▶ Personen, die das Ticket gekauft haben, fahren auf Basis unserer Daten bereits im April weniger häufig mit dem Auto, als die, die es nicht gekauft haben
  - ▶ Ein einfacher Gruppenvergleich würde diese strukturellen Unterschiede fälschlicherweise dem 9 Euro Ticket zuschreiben

# AUSWERTUNGSMETHODE

Unser Ansatz: Differenz-in-Differenzen-Analyse und verschiedene Szenarien

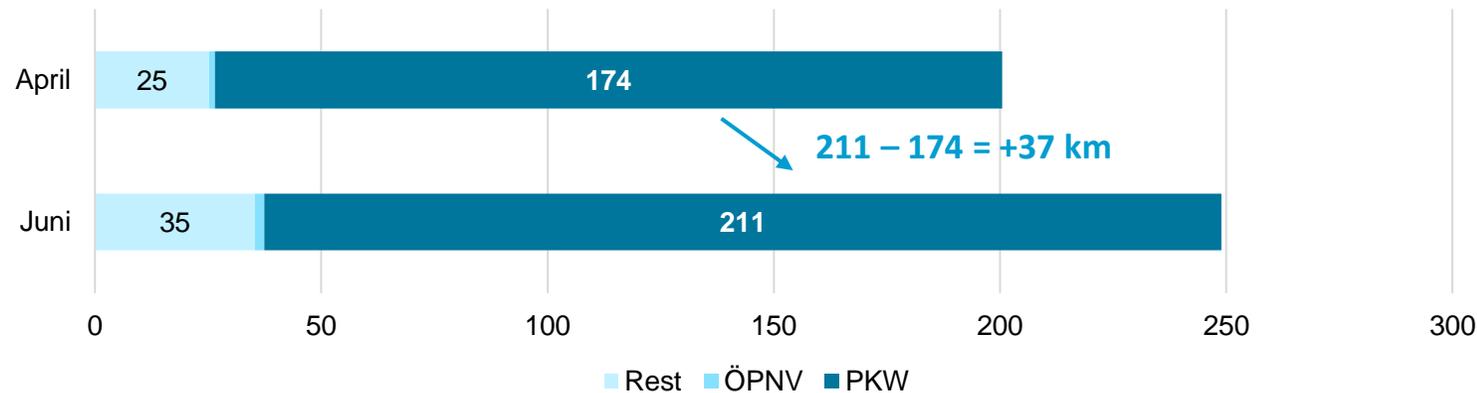


- ▶ **"Panel-Daten"**: Wir beobachten alle Befragten vor und nach Einführung des Tickets.
- ▶ "Kombination" des Vorher-Nachher-Vergleichs mit dem Gruppenvergleich:
  - ▶ Die Hinzunahme einer Vergleichsgruppe erlaubt es uns, Zeittrends herauszurechnen
  - ▶ Gleichzeitig erlauben uns die Beobachtungen im zeitlichen Verlauf, strukturelle Gruppenunterschiede herauszurechnen
- ▶ Nötige Annahme für eine kausale Interpretation: Die **zeitliche Entwicklung** wäre ohne Verfügbarkeit des Tickets zwischen den Gruppen ähnlich gewesen ("parallele Trends")
- ▶ Wir nutzen zwei Vergleichsgruppen

# AUTONUTZUNG IM VERGLEICH

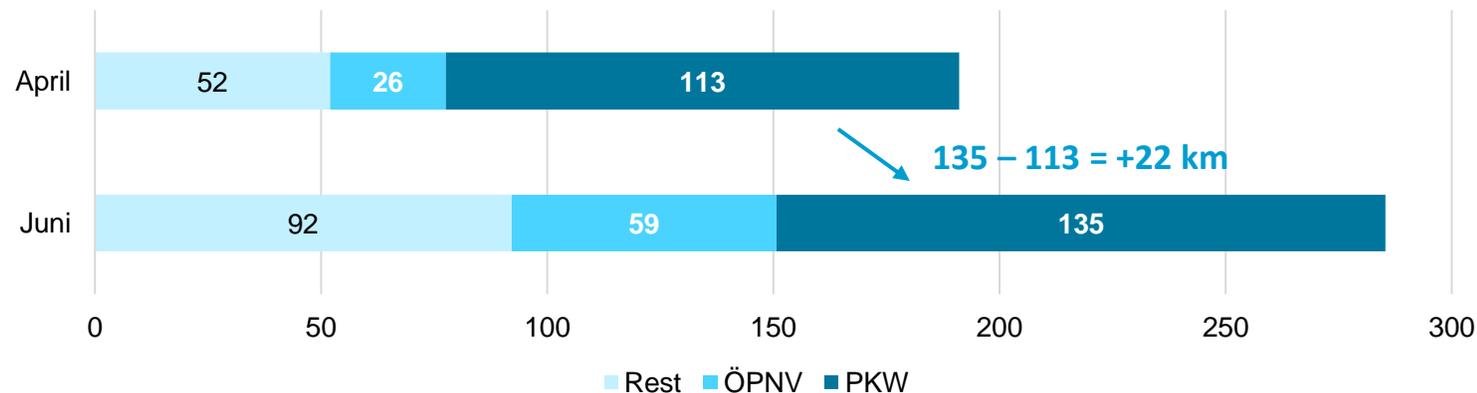
Vergleich: Neun-Euro Ticket insgesamt vs. Nicht-Nutzer:innen

Kein Ticket: Kilometer in 7 Tagen je Verkehrsmittel



Im Vergleich zu Teilnehmenden ohne ÖPNV-Ticket erhöhen die Nutzer:innen des Neun-Euro Tickets ihre wöchentliche PKW-Nutzung um 15 Kilometer weniger.

Neukäufe + Abos: Kilometer in 7 Tagen je Verkehrsmittel

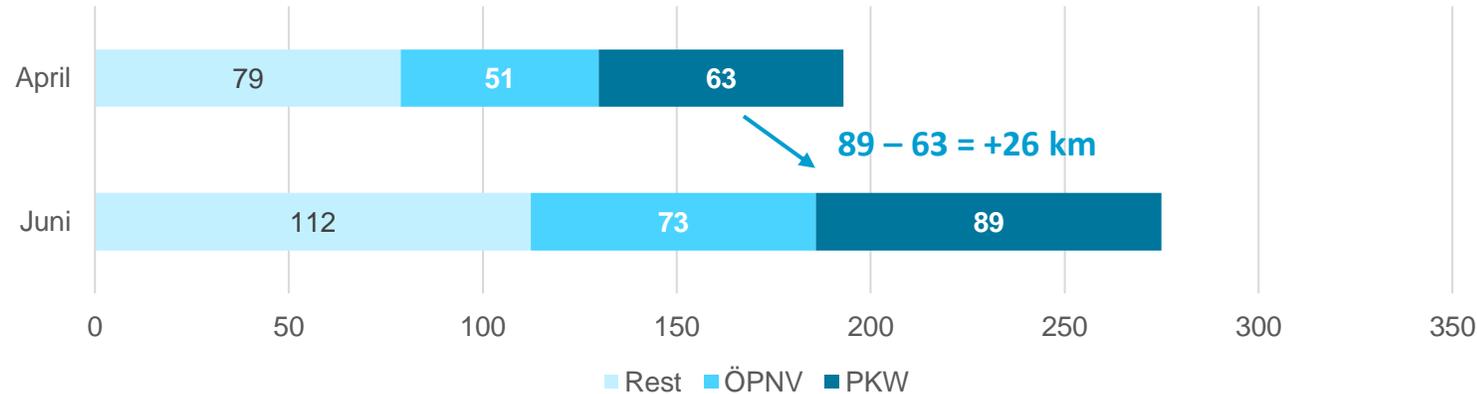


- ▶ **Pro Person wöchentlich 15 PKW-Kilometer eingespart**
- ▶ **Erhöhung der ÖPNV-Kilometer um 33 Kilometer pro Woche**

# AUTONUTZUNG IM VERGLEICH

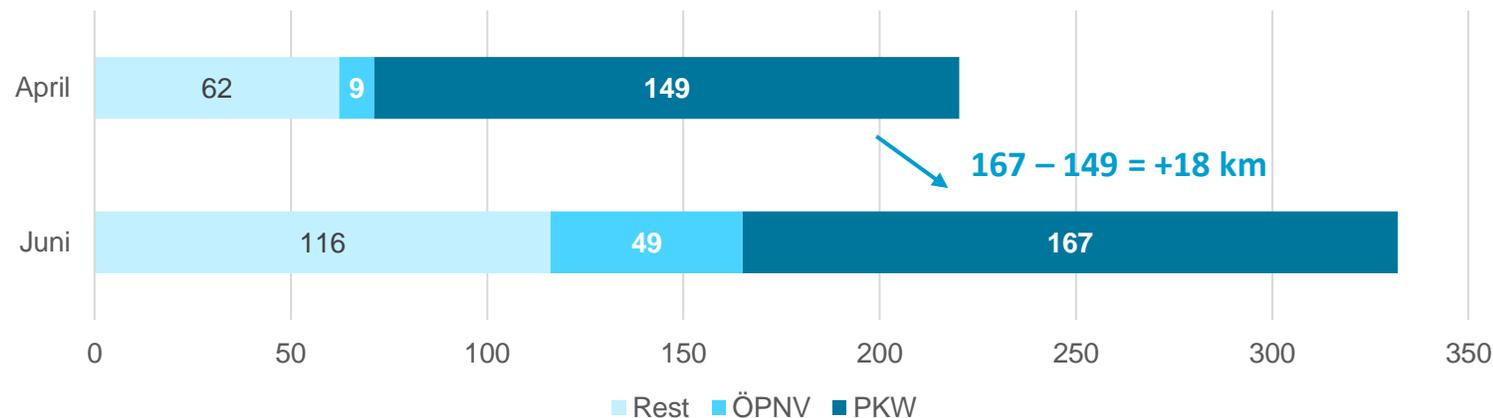
Vergleich: Besitzer:innen von ÖPNV-Abonnements vs. Neukäufer:innen

Abo-Besitzer:innen: Kilometer in 7 Tagen je Verkehrsmittel



Im Vergleich zu bestehenden Abonnent:innen erhöhen die Neukäufer:innen des Neun-Euro Tickets ihre wöchentliche PKW-Nutzung um 8 Kilometer weniger.

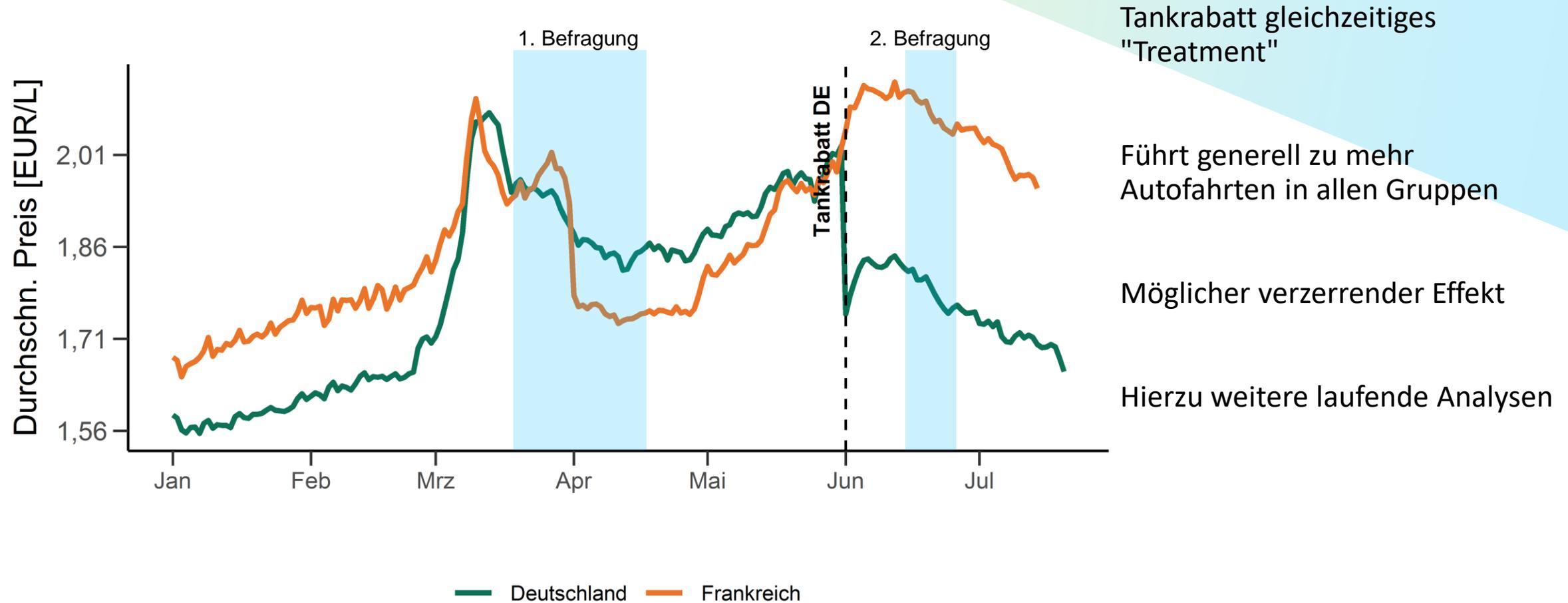
Neun-Euro Ticket Neukäufe: Kilometer in 7 Tagen je Verkehrsmittel



- ▶ **Durch das Neun-Euro Ticket wurden pro Person wöchentlich 8 PKW-Kilometer eingespart**
- ▶ **Gleichzeitig ist die Autonutzung insgesamt gestiegen**

# SPRITPREISE WÄHREND DES BEFRAGUNGSZEITRAUMS

Superbenzin E10 im Vergleich zwischen Frankreich und Deutschland



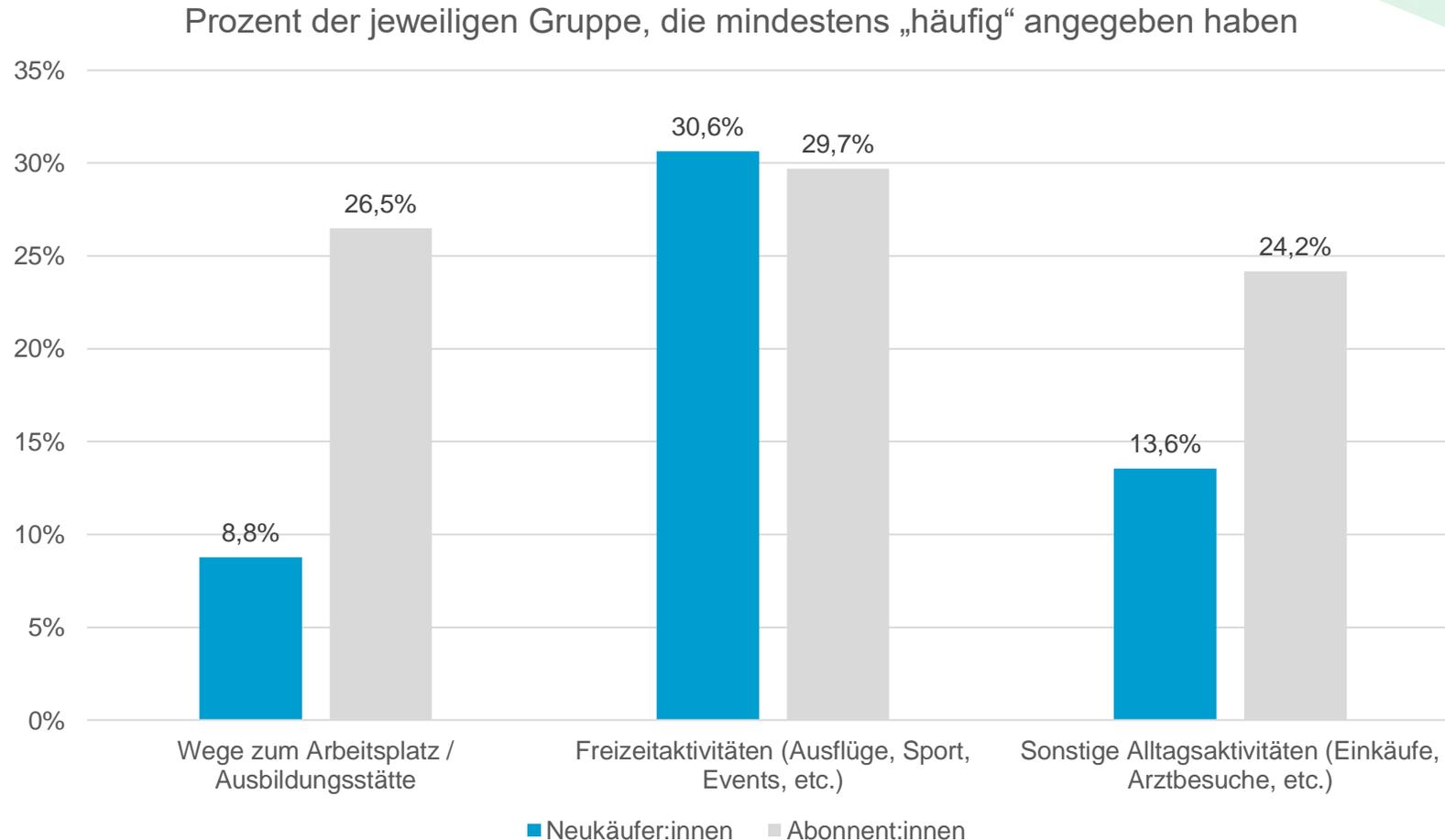
# CO2-EMISSIONEN

Eignet sich das Neun Euro Ticket als kurzfristige Klimaschutzmaßnahme?

- ▶ Basierend auf den verkauften 9 Euro Ticket Zahlen
- ▶ Den geschätzten eingesparten PKW-Wochenkilometern
  - ▶ 15 km für Neukäufer:innen und Abonnent:innen gegenüber den Nicht-Käufer:innen
  - ▶ 8 km für Neukäufer:innen gegenüber den Abonnent:innen
- ▶ Berechnung der **eingesparten CO2-Emissionen**: 205.000 t CO2 bis 671.840 t CO2
- ▶ Durch geschätzte Kosten i.H.v. 2,5 Mrd. € ergibt sich eine Range von **3.700 – 12.100 € pro vermiedener Tonne CO2**

# NUTZUNGSVERHALTEN

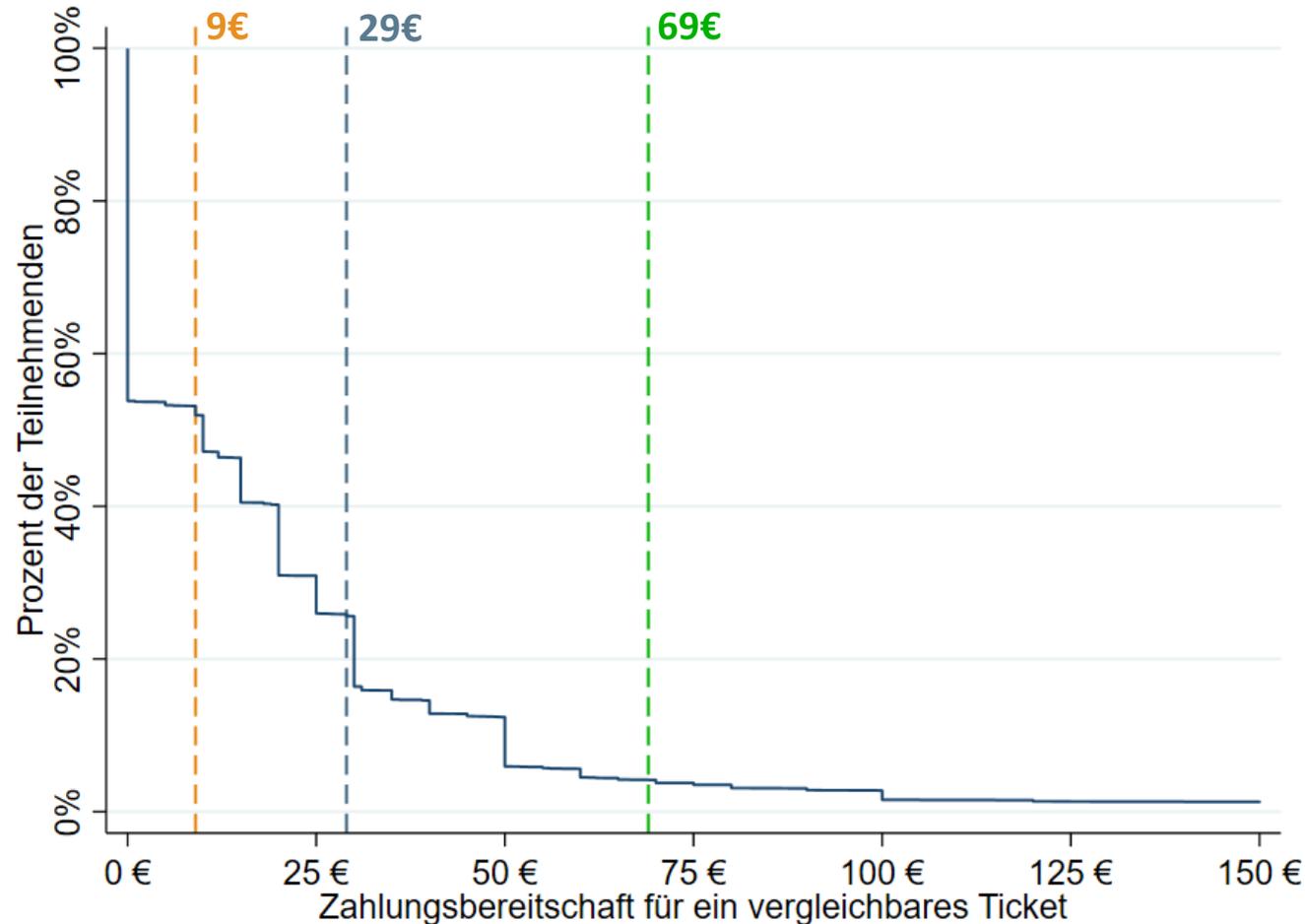
„Wie häufig haben Sie das 9-Euro-Ticket für die folgenden Anlässe genutzt?“



- ▶ Abonnent:innen nutzen ihre Tickets "ausgewogen"
- ▶ Neukäufer:innen vorwiegend für Freizeitaktivitäten

# ZAHLUNGSBEREITSCHAFT

„Angenommen, es würde auch dauerhaft ein Monatsticket angeboten, welches bundesweit im ÖPNV /Regionalverkehr gültig ist (genauso wie nun beim 9 Euro Ticket): Wie teuer dürfte dieses Ticket maximal sein, damit Sie es regelmäßig kaufen und nutzen würden?“



- ▶ 9 € würden ca. 52% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer weiterhin bezahlen
- ▶ Bei 29 € wären es ca. 26%
- ▶ Bei 69 € wären es ca. 4%

# FAZIT / AUSBLICK

## Vorläufige Ergebnisse

- ▶ **Die Nachfrage** nach dem Neun Euro Ticket war **relativ hoch** und führte zu einer **Mobilitätsausweitung**, Schwerpunkt im **Freizeitverkehr**
- ▶ **Weitere positive Aspekte:**
  - ▶ Vereinfachung der komplexen deutschen Tarifsysteme
  - ▶ Ein Tarif, der ganz Deutschland abdeckt
  - ▶ Einige Nutzer benutzten zum ersten Mal seit längerer Zeit (oder sogar zum ersten Mal überhaupt) öffentliche Verkehrsmittel
- ▶ **Auto-Strecken** werden **nur geringfügig ersetzt**
- ▶ **9 Euro Ticket als kurzfristige Klimaschutzmaßnahme eher nicht kosteneffektiv**
  - ▶ Geschätzte Kosten: 3.700 – 12.200 € pro vermiedener Tonne CO<sub>2</sub>
  - ▶ Einschätzung: auch ohne Tankrabatt absehbar nicht kosteneffektiv

# FAZIT / AUSBLICK

## Vorläufige Ergebnisse

- ▶ **Weitere Datenanalysen** und **Robustheitschecks**, insb. in Bezug auf **Verteilungswirkungen** und die **Effekte des Tankrabatts** sowie Nutzung von **Sekundärdaten**
- ▶ **Durchführung einer weiteren Befragung**
  - ▶ Gibt es langfristige **Verhaltenseffekte**?
  - ▶ **Veränderung der Zahlungsbereitschaft**?
- ▶ Ausarbeitung von **Empfehlungen** auch über das 9 Euro Ticket hinausgehend

# KONTAKT

- ▶ **Dr. Mark A. Andor**
- ▶ **RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung**
- ▶ **Email: [mark.andor@rwi-essen.de](mailto:mark.andor@rwi-essen.de)**
- ▶  **Twitter: @MAAndor**