

Akzeptanz und Nutzung des Neun-Euro-Tickets im östlichen Ruhrgebiet

Prof. Dr. Joachim Scheiner

Ein gemeinsames Projekt von:

Prof. Dr. Joachim Scheiner, Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadtentwicklung

Prof. Dr. Eva Heinen, Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Dr. Thomas Klinger, ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Hintergrund

Schnellschuss 9ET nach massiven finanziellen Entlastungen im Pkw-Verkehr

- 2019: CO₂-Abgabe (\approx Kraftstoffpreis +0,9 ct/l pro Jahr, einkommensbereinigt)
- 2019: Pendelpauschale +5 ct/km ab 21. km (\approx **CO₂-Abgabe * 80!**)
- 2022: Pendelpauschale +3 ct/km ab 21. km (> Kraftstoffpreisanstieg)
- „für ärmere Haushalte“

Nutzerkosten (2015 bis 2020) (Bach et al. 2019, 25)

+16% (SPNV)

+4% (Pkw)

Ziele

- Verkehrsverlagerung (Klimaschutz, Umweltschutz, Entlastung Straßen...)
- Mobilität für arme Haushalte („Mobilitätsgerechtigkeit“, Teilhabe)

Maßnahmen

- Senkung Nutzerkosten? – Oder **besseres Angebot?**
- Senkung Nutzerkosten

Zeitkosten der ÖV-Nutzung wesentlich höher als Ticketkosten

Im Mittel + € 8,90 Zeitkosten pro Werktag (!) bei ÖV-Nutzung gegenüber Pkw
(ohne Verspätungskosten, nur Pendeln, Distanz 15 km, mittleres Nettoeinkommen)

Hintergrund – Nutzerkosten Pkw

Anteil Kraftstoff / Öl					
Elektro	VW ID.3 Pro Performance Schrägheck; 15,2 kWh/100km			Anschaffungskosten ¹ 39 925 €*	
Wertverlust 412,79 €/Monat	Fixkosten 76,76 €/Monat	Betriebskosten² 104,43 €/Monat	Werkstatt, Reifen 56,60 €/Monat	laufende Kosten 650,58 €/Monat	13%
Benzin	VW Golf 2.0 TSI Style DSG Schrägheck, Doppelkupplungsgetriebe; 6,5l/100km			Anschaffungskosten ¹ 39 910 €	
Wertverlust 476,99 €/Monat	Fixkosten 99,10 €/Monat	Betriebskosten² 190,17 €/Monat	Werkstatt, Reifen 66,75 €/Monat	laufende Kosten 833,01 €/Monat	20%
Diesel	VW Golf 2.0 TDI SCR Style DSG Schrägheck, Doppelkupplungsgetriebe; 4,6l/100km			Anschaffungskosten ¹ 41 345 €	
Wertverlust 482,93 €/Monat	Fixkosten 117,00 €/Monat	Betriebskosten² 152,47 €/Monat	Werkstatt, Reifen 65,82 €/Monat	laufende Kosten 818,22 €/Monat	16%

² Betriebskosten = Treibstoff/Öl + 20,83 €/Monat Pflege/Wäsche

Kunkel, Christina (2022): Das Fahren von E-Autos wird immer teurer. In: Süddeutsche Zeitung vom 4. Oktober 2022. (<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/elektroauto-strompreise-kosten-rohstoffe-1.5667602>, Zugriff am 17.2.2023) Daten: ADAC.

Methodik

Haushaltsbefragung in fünf Gebieten

Innenstadtlage	(DO-Kaiserstraßenviertel)
Vorort	mit Bahnanbindung (DO-Hörde-Zentrum)
	ohne Bahnanbindung (DO-Hörde-Berghofen)
Suburbane Kleinstadt	mit Bahnanbindung (Schwerte-Zentrum)
	ohne Bahnanbindung (Schwerte-Westhofen)

Panelbefragung mit retrospektiven Elementen

Ende Juli 2022 (**während** der Laufzeit des 9ET, mit retrospektiven Fragen zur Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln **vor** der Laufzeit des 9ET)

Mitte Oktober 2022 (**nach** Auslaufen des 9ET)

evtl. Frühjahr 2023 (49-Euro-Ticket)

Juli: n=814 (8,1% von 10.000 kontaktierten Haushalten)

Oktober: n=408 (50% der Teilnehmenden der ersten Welle)

Repräsentativität

Repräsentativität (Vergleich mit „Mobilität in Deutschland 2017“)

Schulbildung „nach oben“ verzerrt (zu viele Hochgebildete)

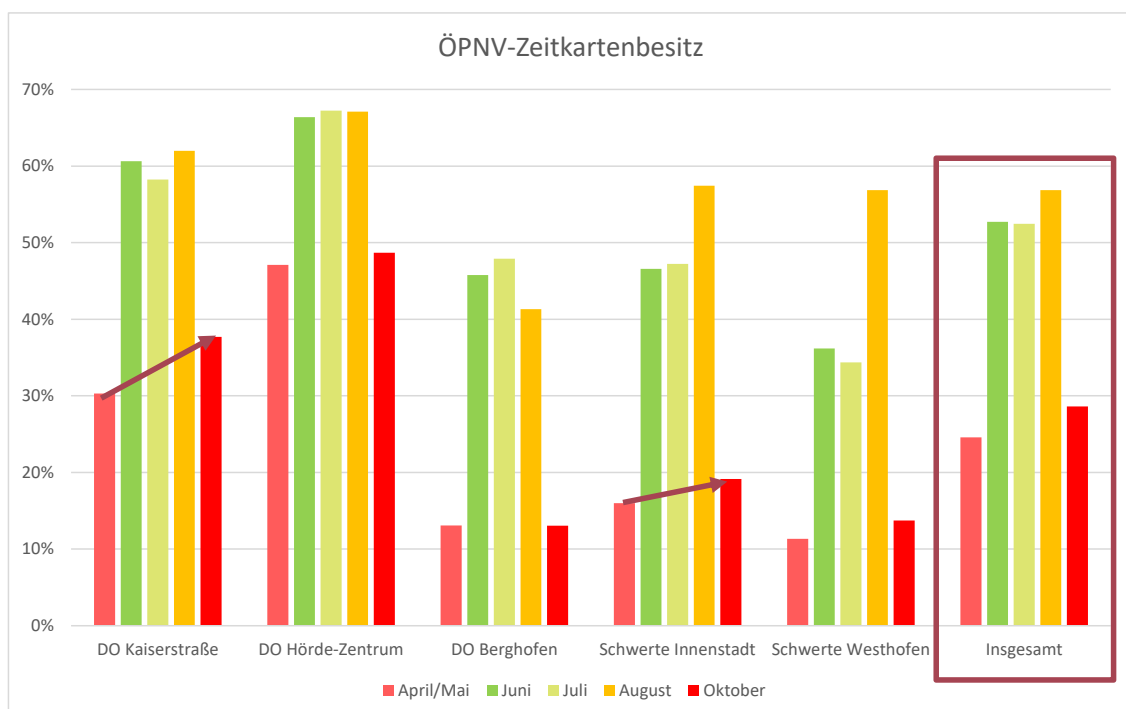
Soziodemografische Merkmale sonst gut repräsentiert

Wichtiger: Pkw-Besitz recht gut repräsentiert

Wie häufig verfügen Sie als Fahrer/in über ein Auto?	9ET	MiD
Jederzeit	70	70
Gelegentlich	11	17
Gar nicht	20	13
Summe	100	100

MiD 2017 mit Filter: Alter > 17, RegioStar17<114
(Mittelstädte, Großstädte, Metropolen)

ÖPNV-Zeitkartenbesitz



Nutzungszwecke 9ET

	Arbeit, Ausbild., Schule	Alltägl. Einkauf	Shop- ping	Frei- zeit	Aus- flüge	Urlaubs- reise
Geplante Verwendung						
Ja (1)	36,0	30,2	34,9	57,8	60,6	20,5
Vielleicht (2-4)	13,6	18,2	28,1	21,2	23,0	14,8
Nein (5)	50,4	51,6	37,0	21,0	16,4	64,8
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<small>(n=386 bis 444)</small>						
Realisierte Verwendung						
sehr häufig/ häufig	34,2	23,1	21,6	33,7	31,4	12,2
Gelegentlich/ selten	24,2	32,2	40,0	44,5	49,8	29,1
Nie	41,7	44,6	38,4	21,7	18,8	58,9
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<small>(n=231 bis 255)</small>						
Letzte Nutzung (Juli, n=434)	22,7	14,9		35,9	26,5	

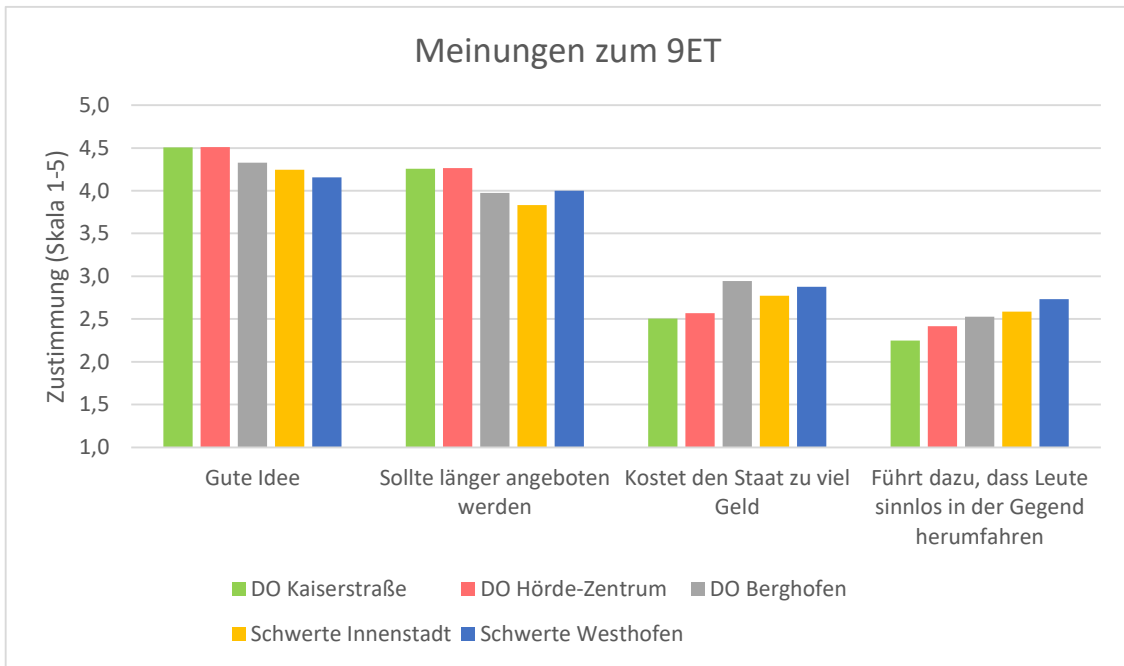
Erleben des ÖPNV mit dem 9ET

	Nutzungshäufigkeit ÖPNV... (vor 9ET)			
	Ins- gesamt	Selten (<1x/Monat)	Gelegentlich (>=1x/Monat)	Häufig (>=1x/Woche)
Ich kann es mir nicht besser vorstellen	+0,67	+0,72	+0,94	+0,48
Die Fahrt hatte eine hohe Qualität	+0,49	+0,41	+0,86	+0,40
Alles funktionierte sehr gut	+0,62	+0,51	+1,05	+0,51

Zustimmung: Skalen von -3 bis +3

Kein Anzeichen für Schock der Unerfahrenen.

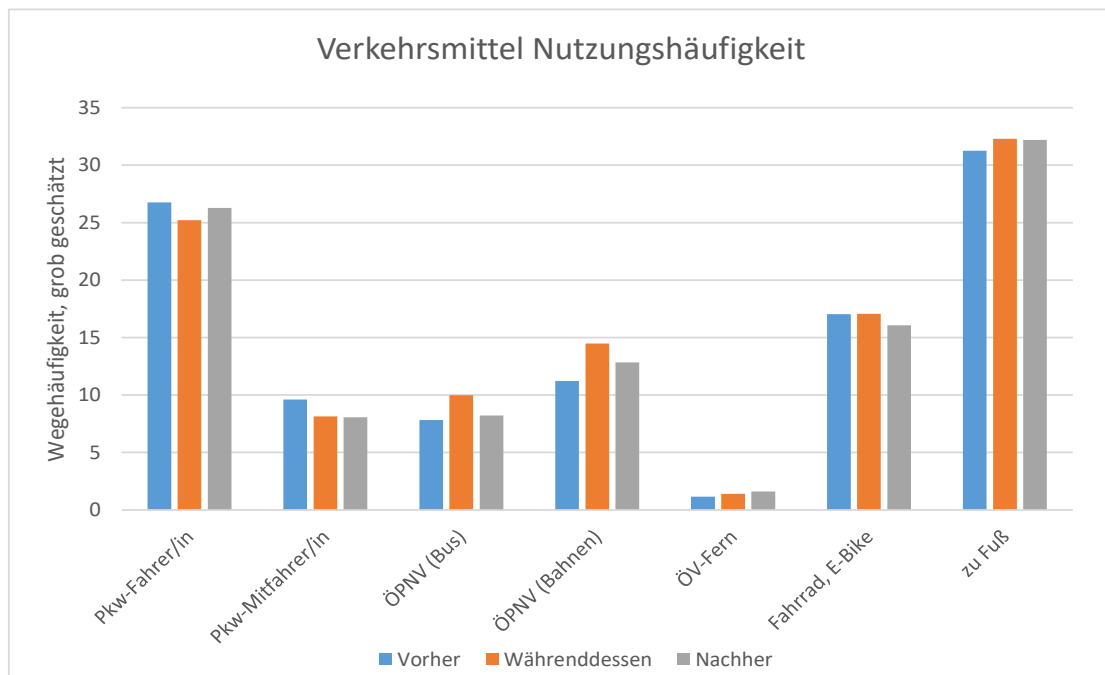
Meinungen zum 9ET



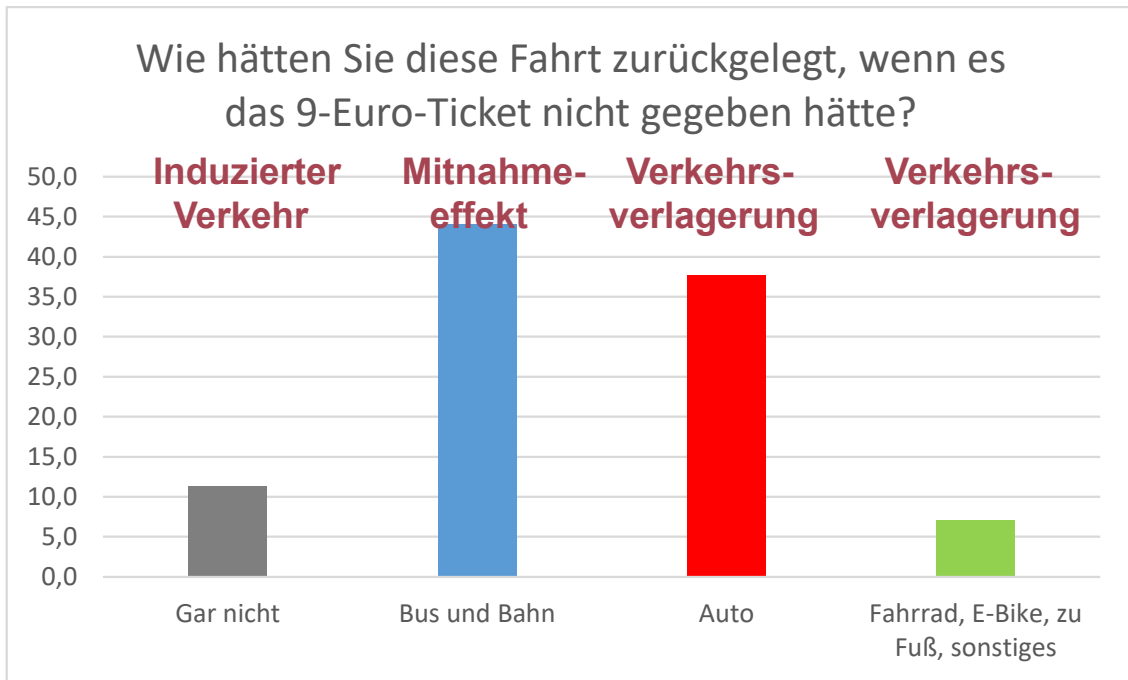
Zustimmung: Skalen von 1 – 5

Messung im Juli. Im Oktober etwas geringere Akzeptanz.

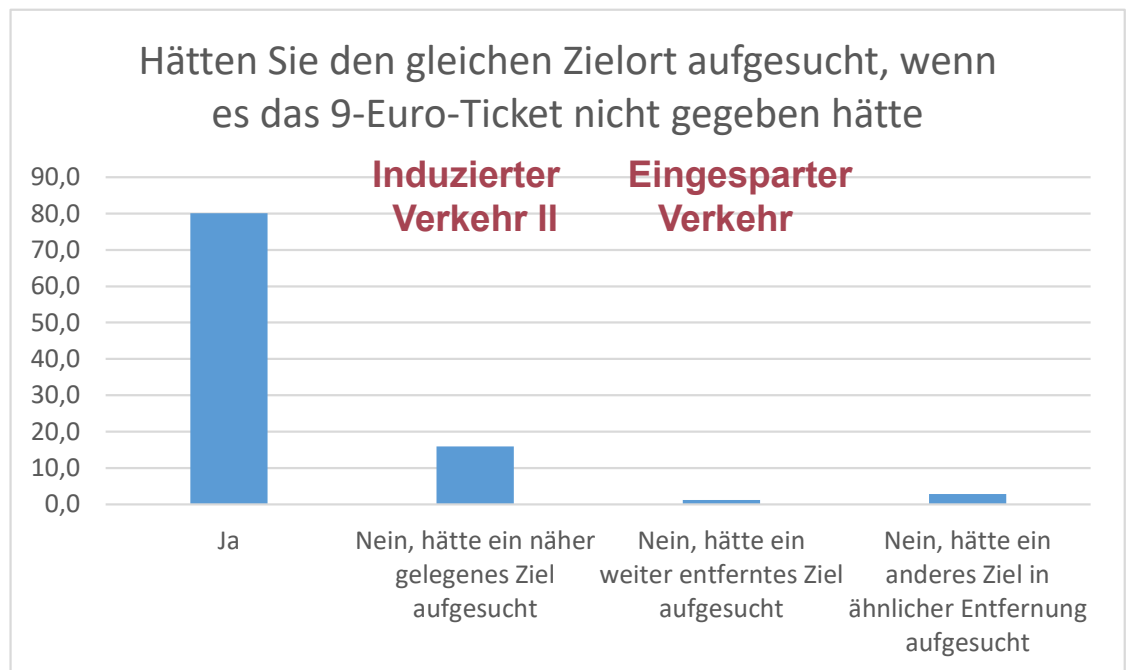
Verkehrsverlagerung/-induktion durch das 9ET



Verkehrsverlagerung/-induktion durch das 9ET



Verkehrsverlagerung/-induktion durch das 9ET



Verkehrsverlagerung/-induktion durch das 9ET

"Wegehäufigkeit" (je Monat)	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitf.	ÖPNV (Bus)	ÖPNV (Bahnen)	ÖV- Fern	Rad, E-Bike	zu Fuß	Sum- me
Vorher	27	10	8	11	1	17	31	105
Währenddessen	25	8	10	14	1	17	32	109
Nachher	26	8	8	13	2	16	32	105

Hypothetisch ohne 9ET: Abzgl. induzierter Verkehr

"Wegehäufigkeit" (je Monat)	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitf.	ÖPNV (Bus)	ÖPNV (Bahnen)	ÖV- Fern	Rad, E-Bike	zu Fuß	Sum- me
Vorher	27	10	8	11	1	17	31	105
Währenddessen	25	8	9	13	1	17	32	106
Nachher	26	8	8	13	2	16	32	105

Hypothetische Verteilung ohne 9ET: Verlagerung

"Wegehäufigkeit" (je Monat)	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitf.	ÖPNV (Bus)	ÖPNV (Bahnen)	ÖV- Fern	Rad, E-Bike	zu Fuß	Sum- me
Vorher	27	10	8	11	1	17	31	105
Währenddessen	32	10	4	6	1	19	34	106
Nachher	26	8	8	13	2	16	32	105

-> Ohne 9ET wäre der Pkw-Verkehr (und NMIV) deutlich stärker gewesen als im April/Mai und im Oktober (und der ÖV schwächer)? Sehr schwer zu glauben!

Verkehrsverlagerung/-induktion durch das 9ET

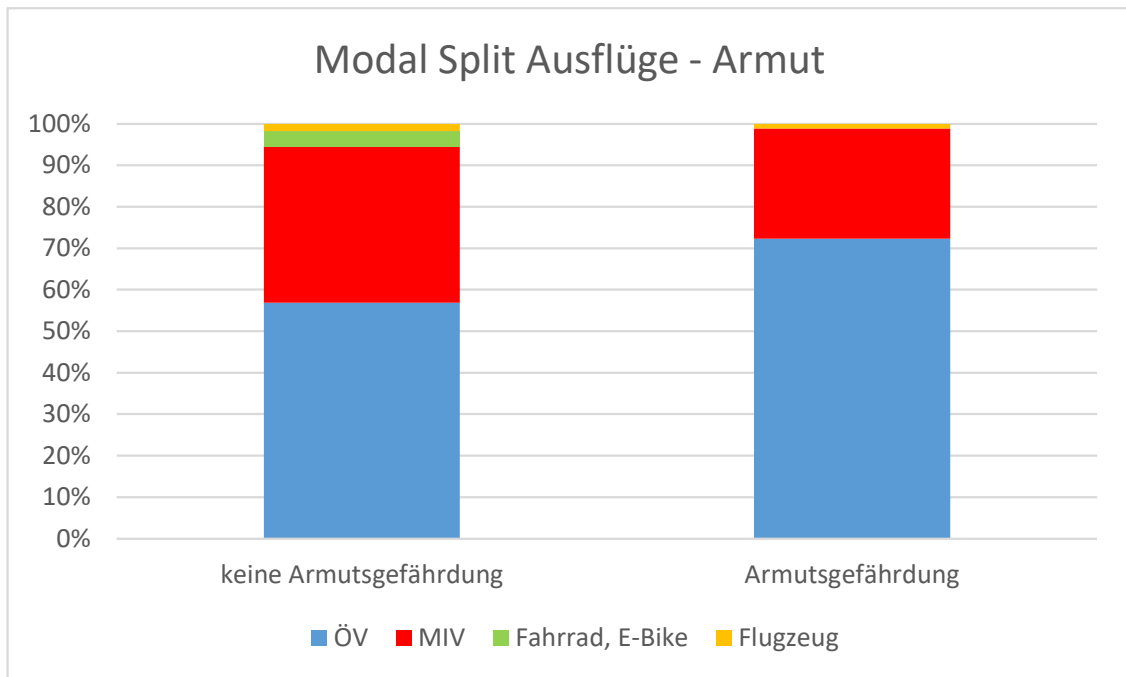
Demzufolge...

"Wegehäufigkeit" (je Monat)	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitf.	ÖPNV (Bus)	ÖPNV (Bahnen)	ÖV- Fern	Rad, E-Bike	zu Fuß	Sum- me
Vorher	27	10	8	11	1	17	31	105
Währenddessen	25	8	10	14	1	17	32	109
Nachher	26	8	8	13	2	16	32	105

- Geringe Abnahme Pkw-F (6%, Oktober ggü. April/Mai 2%)
- Deutliche Zunahme ÖPNV (28%, Oktober ggü. April/Mai 9%, v.a. Bahn)
- Leichte Verkehrsinduktion insgesamt (3-4%, kurzfristig)

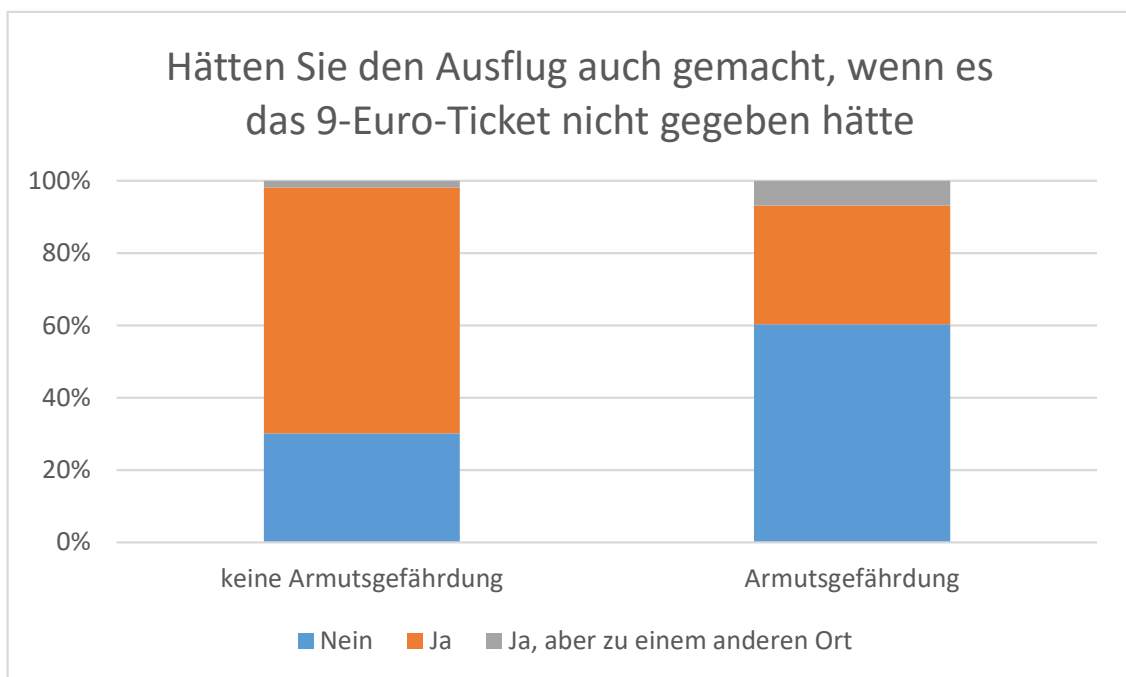
9ET und Armut

Tages- / Wochenendausflüge

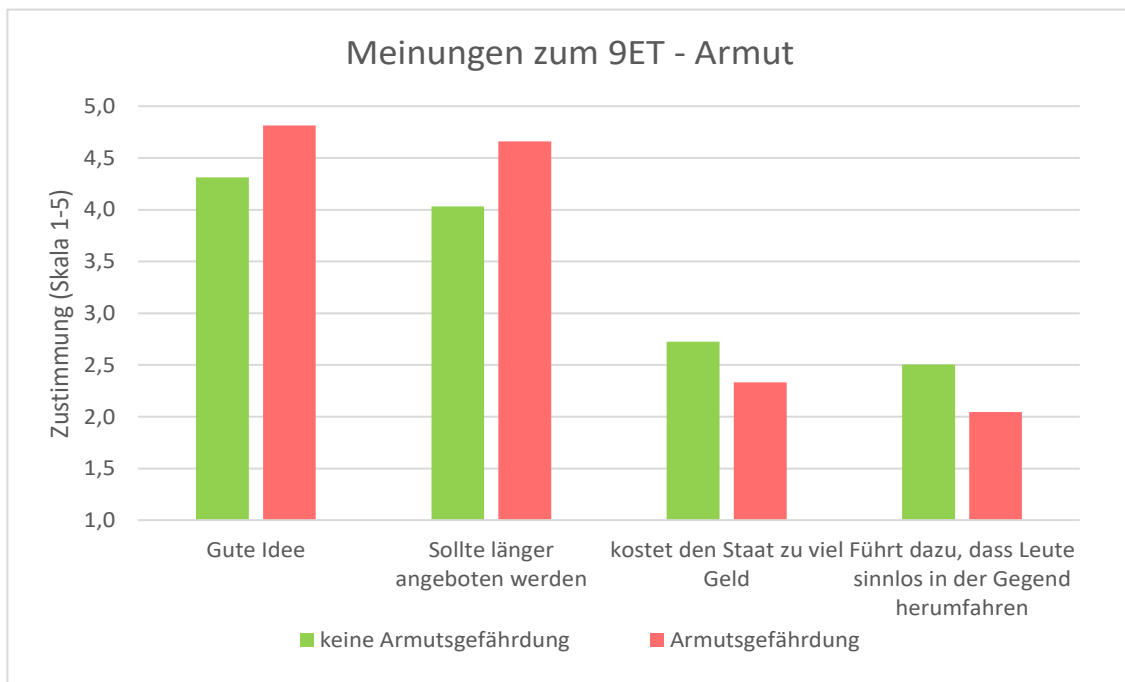


9ET und Armut

Tages- / Wochenendausflüge



9ET und Armut



Klimaschutz gegen den Strich gebürstet

VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen):

1 Mrd. Fahrten pro Monat mit dem 9-Euro-Ticket, davon **10% als Umstieg vom Pkw** (100 Mio. Pkw-Fahrten verlagert auf ÖPNV)

Einsparung 1,8 Mio t CO₂ in drei Monaten

Überprüfung:

4,33 Mrd. Pkw-Wege / Monat. 1,1 Personen je Pkw -> 4 Mrd. Fzg.-Wege

Annahme: 50% der verlagerten Fahrten von Mitfahrer/innen -> irrelevant

50 Mio. vermiedene Pkw-Fahrten = 1,25% von 4 Mrd. Fahrten / Jahr entspricht << 1% der Pkw-Kilometer (Grund: Nahverkehr)

CO₂-Emissionen durch Pkw-Verkehr insgesamt: 24 Mio t in drei Monaten

Davon 1% = **240.000 t** (nicht 1,8 Mio t)

Dauerhaftes 9-Euro-Ticket: 960.000 t CO₂ / Jahr, Kosten 10 Mrd. €

Tempolimit (120 km/h): 1,8 Mio t / Jahr, Kosten 0 €

Resümee

Pro

Einfache Tarifstruktur

Mobilität für einkommensschwache Haushalte

Geringe Verlagerungseffekte (-> Klimaschutz, Umweltschutz...)

Kontra

Geringe Nutzerkosten auch für einkommensstarke Haushalte („Gießkanne“)

Es gibt effizientere Maßnahmen für Umwelt- und Klimaschutz

Evtl. schädlich für Qualität des ÖPNV (deutlicher Nachfragezuwachs bei gleichbleibendem Angebot)

Verlagerungseffekte schwach

- wegen Kostenstruktur Pkw
- wegen Zeitkosten ÖPNV vs. Pkw

Vielen Dank!

Prof. Dr. Joachim Scheiner
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Stadtentwicklung
August-Schmidt-Str. 6
D-44227 Dortmund
Tel ++49 / (0)231 / 755-4822
Mail: joachim.scheiner@tu-dortmund.de