

BILLIG IST

BESSER

Warum ein Klimaticket für 29 Euro den Staat nicht mehr als ein 49-Euro-Ticket kostet, aber Haushalte viel mehr entlastet

GREENPEACE

Inhalt

Zusammenfassung.....	S. 3
Einleitung	S. 4
Zahlungsbereitschaft	S. 5
Finanzierung	S. 6
Entlastungswirkung im Vergleich	S. 7
Greenpeace Forderungen.....	S. 9
So haben wir gerechnet.....	S. 9
Quellenangaben.....	S. 11

Autor

Benjamin Gehrs

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mehr als 630.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Zusammenfassung

Wie viel darf der Nachfolger des erfolgreichen 9-Euro-Tickets kosten? Darüber diskutieren seit Wochen Politiker:innen, Wissenschaftler:innen und Bürger:innen.

Das vorliegende Papier vergleicht die potenzielle Wirkung der von Bund und Ländern diskutierten Varianten (49-Euro- und 69-Euro-Ticket) mit einem so genannten Klimaticket für maximal einen Euro am Tag (365-Euro-Jahresticket bzw. 29-Euro-Monatsticket).

Der Fokus der Betrachtung liegt dabei auf zwei Aspekten: Wie wirken sich die angenommenen Verkaufszahlen der unterschiedlich teuren Nachfolgetickets auf ihre Finanzierung aus? Und wie stark können die verschiedenen Nachfolgetickets unterschiedliche Haushaltsgrößen entlasten?

Die wichtigsten Erkenntnisse in Kürze:

- Ausgewertete Umfragen zeigen: Ein Klimaticket für 29 Euro würde von etwa doppelt so vielen Menschen gekauft werden, wie eines für 49 Euro. Über fünf Befragungen hinweg liegt die durchschnittliche Kaufbereitschaft für das günstigere Ticket um 104 Prozent höher. Im Vergleich zum 69-Euro-Ticket liegt die Zahlungsbereitschaft mehr als sechsmal so hoch (+ 561 Prozent).
- Durch die deutlich höhere Kaufbereitschaft für ein 29-Euro-Ticket fallen für den Staat maximal die gleichen Kosten wie für ein 49-Euro-Ticket an – eventuell spart der Staat mit einem günstigeren Ticket sogar Geld.
- Ein Klimaticket entlastet eine Familie mit zwei Kindern um bis zu 221 Euro monatlich (im Vergleich zu Unterhalt und Betrieb eines durchschnittlichen gebrauchten Autos). Ein 49-Euro-Ticket entlastet um 147 Euro, ein 69-Euro-Ticket erreicht noch 67 Euro Entlastungswirkung.
- Fahren Ticketkäufer:innen zusätzlich auch mit Fernzügen, zahlen Familien mit zwei Kindern beim 49-Euro-Ticket und 69-Euro-Ticket mehr als für den Unterhalt und Betrieb eines gebrauchten Autos.
- Ersetzen Ticketkäufer:innen nur einen Teil der Autofahrten durch Fahrten mit dem ÖPNV sowie Regionalverkehr und behalten ihr Auto, lohnen sich 49-Euro- und 69-Euro-Ticket finanziell lediglich für Singles. Haushalte mit zwei oder mehr Personen zahlen im Vergleich zur ausschließlichen Nutzung eines Gebrauchtwagens wegen der hohen Fixkosten drauf – bis zu 193 Euro.

Einleitung

Seit dem Ende des beliebten 9-Euro-Tickets im August wird ein Nachfolger gesucht: ein Fahrschein, der die Vorzüge des günstigen ÖPNV-Angebots bewahrt und zugleich den Bundeshaushalt nicht übermäßig belastet.

Anfang September formulierte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) den Anspruch an das Nachfolgeangebot so: Das neue Ticket solle „wie das 9-Euro-Ticket die Menschen entlasten, CO₂ einsparen & Teilhabe ermöglichen.“ Der Preis wiederum hänge davon ab, „wie wir Kosten auf Bund, Länder & Kunden verteilen“. ¹

Seither ringen Bund und Länder um eine Finanzierung – und damit um den Preis. Die von Minister Wissing vorgegebene Spanne liegt bei 49 bis 69 Euro. ² Damit wären Vorschläge u. a. von Greenpeace, den Verbraucherzentralen ³ und weiteren Akteuren für ein Ticket zum Preis von maximal einem Euro pro Tag vom Tisch.

Volker Wissings Wunschvorstellung des Nachfolgetickets droht durch die Preisvorgabe in weite Ferne zu rücken. So urteilte der „Spiegel“ Anfang September über das „teure Billigticket“: „Je mehr das Ticket kostet, desto weniger bringt es für die von Wissing genannten Ziele, so viel ist klar.“ ⁴ Der Mobilitätsforscher Andreas Knie sieht das ebenso: „Je höher das Ticket im Preis ist – und ab 29 sehen wir die Schwelle –, nimmt die Attraktivität rapide ab.“ ⁵

Mehr als 27 Millionen Menschen waren während des Aktionszeitraums durchschnittlich pro Monat im Besitz eines 9-Euro-Tickets. ⁶ Doch statt diesen Schwung für die Verkehrswende zu nutzen, droht aus Wissings Deutschland-Ticket eine Minimallösung zu werden. Bereits ab einem Preis von 49 Euro gehen die Hälfte der 9-Euro-Ticket-Nutzer verloren, zeigen Umfragen. ⁷

Hinzu kommen soziale Aspekte. Menschen mit niedrigem Einkommen öffnete das 9-Euro-Ticket eine Tür zu einer bis dahin verschlossenen Welt: Erstmals konnten sie ähnlich mobil sein wie Menschen mit höherem Einkommen; viele fuhren das erste Mal seit langer Zeit wieder in den Urlaub – mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Der Regelsatz für Mobilität in den Sozialleistungen liegt derzeit bei 40,27 Euro. ⁸ Ein 49-Euro-Ticket schließt somit die Empfänger:innen von Sozialleistungen als Käufer:innen aus.

Die Debatte über die Finanzierung des Tickets greift darüber hinaus vielfach zu kurz. Niedrige Ticketpreise bedeuten nicht automatisch einen höheren Finanzierungsbedarf durch Bund und Länder. Wenn relativ niedrigere Ticketpreise deutlich mehr Menschen zum Kauf bewegen, steigen die absoluten Einnahmen.

Die Debatte über die Ausgestaltung des Nachfolgetickets sollte daher nicht mit unnötigen Beschränkungen geführt werden. Ein großer Wurf ist möglich – für finanzielle Entlastung, soziale Teilhabe und die Verkehrswende.

Zahlungsbereitschaft

Während der drei „9-Euro-Ticket“-Monate und danach gab es in Deutschland mindestens fünf Umfragen, die die Zahlungsbereitschaft für ein Nachfolgeangebot abfragten:

- Das **RWI – Leibniz Institut für Wirtschaftsforschung** fragte bereits im Juni 2022 – also im ersten Monat der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets – rund 5000 Personen über 18 Jahre, wie teuer ein Monatsticket „maximal“ sein dürfte, damit die Befragten es „regelmäßig kaufen und nutzen würden“.⁹
- Anfang August ließ t-online.de das Meinungsforschungsinstitut **Civey** eine repräsentative Umfrage zum Thema durchführen, auch hier wurden rund 5000 Personen befragt. Civey fragte die Teilnehmer:innen, wie viel ein Nachfolgeangebot des 9-Euro-Tickets „maximal“ kosten dürfe, „damit Sie es kaufen würden“.¹⁰
- Ende August führte **Infratest dimap** für den ARD-DeutschlandTrend eine repräsentative Befragung zum Thema durch. Die rund 1300 Teilnehmer:innen wurden gefragt, wie viel ein Nachfolgeticket „höchstens“ im Monat kosten dürfe, „damit Sie es selbst nutzen würden“.¹¹
- Mitte September fragte **Civey** erneut nach der Zahlungsbereitschaft für ein 9-Euro-Nachfolgeangebot, dieses Mal rund 2500 Menschen im Auftrag von Campact.¹²
- Schließlich fragte auch die **TU München** in ihrer Studie „Mobilität.Leben“ bei rund 2300 Teilnehmer:innen die Zahlungsbereitschaft für ein solches Ticket ab. Kernergebnisse der letzten Befragung Ende September liegen inzwischen vor.¹³

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Befragungen im Hinblick auf die Zahlungsbereitschaft für ein 49-Euro-Ticket und ein 29-Euro-Ticket im Vergleich:

Tabelle 1: Zahlungsbereitschaft für ein 9-Euro-Nachfolgeticket gemäß Umfragen*

	(bis) 49 Euro	(bis) 29 Euro	zusätzliches Potenzial 29 Euro
RWI Leibniz-Institut	12 %	26 %	+ 117 %
TU München	25 %	50 %	+ 100 %
Infratest dimap/ARD	26 %	59 %	+ 127 %
Civey/t-online.de	12 %	27 %	+ 125 %
Civey/Campact	20 %	30 %	+ 50 %
Durchschnitt	19 %	38 %	+ 104 %

* Werte teilweise gerundet

Der Anteil der Befragten, die bereit wären bis zu 29 Euro für ein Nachfolgeangebot zu bezahlen, variiert je nach Umfrage zwischen 26 und 59 Prozent. Beim 49-Euro-Ticket liegt die Spanne zwischen 12 und 26 Prozent (siehe Tabelle 1). Mögliche Erklärungen für die Abweichungen in den Ergebnissen sind der Befragungszeitpunkt sowie Unterschiede bei den Fragestellungen und Antwortmöglichkeiten.

Im Kern ist allen Befragungen jedoch eins gemeinsam: Ein 29-Euro-Ticket würde deutlich mehr Käufer:innen finden als

ein 49-Euro-Ticket. In vier der fünf Befragungen lag die Zahlungsbereitschaft bei 29 Euro doppelt so hoch oder mehr als doppelt so hoch wie bei 49 Euro. Lediglich in einer Befragung waren es weniger: 50 Prozent Plus.

In vier der fünf Umfragen wurde auch nach der Zahlungsbereitschaft bis 69 Euro gefragt. Knapp 6 Prozent der Befragten wären bereit ein Ticket zu diesem Preis zu erwerben – weniger als ein Sechstel der Kaufinteressent:innen für ein 29-Euro-Ticket.

Finanzierung

Im Vor-Pandemie-Jahr 2019 trugen Ticketeinnahmen 13,34 Milliarden Euro zur Finanzierung des ÖPNV bei.¹⁴ Mithilfe dieses Betrags lässt sich näherungsweise ermitteln, wie viel Geld zusätzlich für eine Nachfolge des 9-Euro-Tickets benötigt wird. Ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf ergibt sich aus der Differenz zwischen den ÖPNV-Ticketeinnahmen vor der Pandemie und den künftigen erwarteten Ticketeinnahmen in einem Ticketsystem mit einem dauerhaften Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket.

Die Bundesländer und Verkehrsunternehmen haben weitere Finanzmittel, etwa für Modernisierung, Ausbau oder gestiegene Energiekosten des ÖPNV gefordert, die Bundesregierung lehnte weitere finanzielle Hilfen zuletzt ab.¹⁵ Der zusätzliche Finanzbedarf besteht unabhängig von der Ausgestaltung des 9-Euro-Ticket-Nachfolgers. Er ist daher losgelöst von Berechnungen zur Preisgestaltung des Nachfolgeangebots zu bewerten.

Die bisherigen Einnahmen im ÖPNV speisen sich zu über 60 Prozent aus Abos. Nach Auskunft des VDV haben die Verkehrsunternehmen rund 10 Millionen Abonentinnen und Abonnenten, die im Schnitt rund 70 Euro monatlich für ihr ÖPNV-Abonnement zahlen. Damit summieren sich die jährlichen Ticketeinnahmen durch Abos auf rund 8,4 Milliarden Euro brutto (10 Mio.*70 Euro*12) bzw. 7,9 Milliarden Euro netto (10 Mio.*65,42 Euro*12). Folglich entfallen auf andere Ticketarten – Einzeltickets, Tageskarten, Mehrfahrkarten – rund 5,5 Milliarden Euro der gesamten Netto-Einnahmen.

Die Debatte über die Finanzierung eines Nachfolgeangebots für das 9-Euro-Ticket wird häufig verkürzt geführt: Niedrige Ticketpreise werden mit einem höheren Finanzierungsbedarf durch Bund und Länder gleichgesetzt und damit als unbezahlbar dargestellt.

Wenngleich günstigere Preise natürlich zu geringeren Einnahmen je Ticket führen, spielt in der Rechnung die Gesamtzahl der verkauften Tickets eine entscheidende Rolle. Nach Greenpeace-Berechnungen kann ein Klimaticket bei entsprechender Nachfrage rund 8,6 Milliarden Euro Netto-Einnahmen jährlich generieren – mehr als die derzeitigen Abos der Verkehrsunternehmen.

Das 9-Euro-Ticket wurde von Juni bis August rund 52 Millionen Mal verkauft. Inklusiv der Abonentinnen und Abonnenten, die das Ticket automatisch erhielten, erhöhte sich diese Zahl auf 82 Millionen.¹⁶ Im Monatsschnitt waren es damit 27,33 Mio. Tickets.

Legt man den Durchschnittswert der Befragungen für die Zahlungsbereitschaft bei einem 29-Euro-Ticket zugrunde (ca. 38 Prozent, siehe „3. Zahlungsbereitschaft“), kommt man beim Käufer:innen-Potenzial für ein Klimaticket auf ganz ähnliche Werte wie beim 9-Euro-Ticket. Das Potenzial eines 49-Euro-Tickets liegt zwar rund ein Drittel über dem des bisherigen Abo-Volumens, allerdings weit unterhalb des 9-Euro-Tickets.

Für das Klimaticket ergibt sich gemäß der Befragungen zur Zahlungsbereitschaft in Kombination mit der Bevölkerungszahl in Deutschland eine potenzielle Käuferschaft von 26,4 bis 29,8 Millionen Menschen. Beim 49-Euro-Ticket sind es 13,2 bis 14,9 Millionen Menschen. Die Spanne ergibt sich aus dem betrachteten Teil der Bevölkerung: alle Bürger:innen ab 6 Jahre oder alle Bürger:innen ab 18 Jahre.¹⁷

Aus den möglichen Ticketverkäufen lassen sich wiederum die erzielbaren Ticketeinnahmen berechnen. Bei 26,4 Millionen 29-Euro-Tickets monatlich ergeben sich mögliche Netto-Einnahmen von rund 8,6 Milliarden Euro jährlich, bei 13,2 Millionen 49-Euro-Tickets schlagen Einnahmen von rund 7,2 Milliarden Euro zu Buche (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Finanzierung des 29-Euro-Tickets und 49-Euro-Tickets*

	29-Euro-Ticket	49-Euro-Ticket
mögliche Ticketverkäufe (gemäß Umfragen)	26,4 Mio.	13,2 Mio.
mögliche Ticketeinnahmen	8,6 Mrd. Euro (netto)	7,2 Mrd. Euro (netto)
Bund-Länder-Beitrag	3 Mrd. Euro	3 Mrd. Euro
nötige Einnahmen aus weiteren Tickets	1,8 Mrd. Euro**	3,1 Mrd. Euro**

* Werte teilweise gerundet

** angenommener Rückgang bei Einzeltickets, Mehrfahrentickets etc. um ca. 68 % (29-Euro-Ticket) bzw. 44 % (49-Euro-Ticket)

Setzt man das Verhältnis der Käuferpotenziale als gegeben an, erzielt das 29-Euro-Ticket in jedem Szenario höhere Einnahmen als das 49-Euro-Ticket, unabhängig von der absoluten Zahl der verkauften Tickets. Darüber hinaus ist die vereinnahmte Umsatzsteuer beim 29-Euro-Ticket ebenfalls in jedem Fall höher als beim 49-Euro-Ticket.

Klar ist aber auch: Je geringer der Preis für das Nachfolgeangebot, desto unattraktiver wird für Gelegenheitsnutzer des ÖPNV der Kauf von Einzel- oder Mehrfahrkarten. Ihr Anteil an den Ticketeinnahmen sinkt. Aber selbst wenn diese Einnahmen mit der Einführung eines Klimatickets um etwa zwei Drittel zurückgingen - also von rund 5,5 auf rund 1,8 Milliarden Euro jährlich - bliebe ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von lediglich etwa 3 Milliarden Euro. Das entspricht der Größenordnung, die Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) ohnehin vorschwebt.¹⁸

Den gleichen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von 3 Milliarden Euro hätte ein 49-Euro-Ticket, sollten mit seiner Einführung die Einnahmen durch andere Tickets um knapp 45 Prozent zurückgehen. Der individuelle und gesamtgesellschaftliche Nutzen wäre mit einem 29-Euro-Ticket jedoch viel höher.

Zur Finanzierung des Klimatickets bietet sich der Abbau klimaschädlicher Subventionen an. Allein ein Abbau der Steuervorteile für Dienstwagen kann einen Milliardenbetrag in der benötigten Höhe freisetzen.¹⁹

Weitere Effekte, die mit einer vermehrten Verkehrsverlagerung einhergehen, sind in die Rechnung noch nicht einbezogen. Der Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn reduziert CO₂-Emissionen, nach VDV-Berechnungen waren es im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets allein 1,8 Millionen Tonnen.²⁰ Dass das Potenzial einer Verkehrsverlagerung bei

einem Preis von 29 Euro deutlich größer ist als bei 49 Euro, liegt aufgrund der Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket und unter Berücksichtigung der Umfrageergebnisse zum Kaufinteresse auf der Hand.

Die Auswertung des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, dass Menschen, die Regionalverkehr und ÖPNV zuvor nicht oder nur wenig nutzten, durch ein günstiges Angebot zu regelmäßigen Nutzer:innen werden können. 20 Prozent der 9-Euro-Ticket-Käufer:innen waren Neukund:innen, weitere 27 Prozent aktivierte Kund:innen, die den ÖPNV zuvor nur sporadisch nutzten.²¹

Das Sofortprogramm von Verkehrsminister Volker Wissing reicht bei weitem nicht, um die gesetzlich festgeschriebenen CO₂-Ziele im Verkehr zu erreichen. Der Verkehrsbereich in Deutschland droht so, seine Klimaziele auch in den nächsten Jahren weiter zu verfehlen.²² Damit der Verkehr in Deutschland auf einen 1,5°C kompatiblen Pfad gelangt, muss unter anderem die Zahl der Autos halbiert werden.²³ Neben kürzeren Wegen gehört zudem insbesondere der Umstieg auf Bus und Bahn zu den Maßnahmen, die bei der Zielerreichung helfen sollen.²⁴

Tritt jedoch das Szenario der Zielverfehlung ein und lassen sich die verpassten Emissionsreduktionen nicht auf andere Weise kompensieren, drohen Deutschland Kosten in Milliardenhöhe, weil die Bundesregierung Emissionszertifikate kaufen müsste.²⁵

Jede Tonne CO₂ verursacht zudem gesamtgesellschaftliche Klimakosten, die es zu vermeiden gilt. Das Umweltbundesamt empfiehlt einen Kostensatz von 201 Euro je Tonne CO₂. Darin abgebildet sind zum Beispiel die Schädigungen von Gebäuden und Infrastrukturen durch vermehrte Extremwetterereignisse.²⁶

Entlastungswirkung im Vergleich

Wie das 9-Euro-Ticket soll auch seine Nachfolge in der Energiekrise eine Entlastung für viele Bürger:innen schaffen. Das ist eines der erklärten Ziele von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP).²⁷

Um die Entlastungswirkung der diskutierten Nachfolgetickets beurteilen zu können, werden im Folgenden zwei Vergleichsgrößen genutzt: zum einen der Unterhalt und Betrieb eines durchschnittlichen Gebrauchtwagens, zum anderen ein klassisches, regional begrenztes ÖPNV-Abo in Kombination mit Einzelfahrten im Regional- und Fernverkehr der Bahn. Die Höhe der Entlastung hängt dabei von vielen Faktoren ab, unter anderem von der Haushaltsgröße sowie individuell unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen und dem Modal

Split. Im Folgenden werden die Mobilitätskosten von Beispielhaushalten mit einer aus Befragungen bekannten durchschnittlichen Mobilität verglichen.

Alle Annahmen wurden so getroffen, dass die Kosten so gering wie möglich sind. Wir gehen beispielsweise davon aus, dass ein deutschlandweit gültiges Monatsticket den Anreiz erhöht, auch längere Strecken mit Regionalzügen zurückzulegen. In den Rechenbeispielen haben wir daher nur eine partielle Nutzung des Bahn-Fernverkehrs angenommen, und auch dann nur für Strecken über 100 Kilometer.

Bei der Berechnung der Kosten für den gebrauchten Pkw sind wir von einer Wartung in Eigenleistung ausgegangen und haben zudem die gefahrenen Kilometer mit zunehmender Haushaltsgröße nicht erhöht. Eine detaillierte Beschreibung der Berechnung findet sich im Kapitel „So haben wir gerechnet“.

Tabelle 3: Kosten für Mobilität verschiedener Haushalte im Vergleich*

	 Klimaticket, Hälfte der Fahrten ab 100 km per Fernverkehr, BC 50	 49-Euro-Ticket Hälfte der Fahrten ab 100 km per Fernverkehr, BC 50	 69-Euro-Ticket Hälfte der Fahrten ab 100 km per Fernverkehr, BC 50	 Klassisches ÖPNV-Abo + Einzeltickets in Regio- und Fernverkehr, BC 50	 Klimaticket + Benziner, 5 Jahre alt, ca. 8.000 km/a	 49-Euro-Ticket + Benziner, 5 Jahre alt, ca. 8.000 km/a	 Benziner, 5 Jahre alt, ca. 13.000 km/a
Single-Haushalt	82 €	101 €	121 €	247 €	290 €	309 €	343 €
2-Personen-Haushalt	165 €	202 €	242 €	494 €	321 €	358 €	343 €
Familie mit zwei Kindern unter 14 Jahren	199 €	254 €	314 €	543 €	351 €	407 €	343 €
Familie mit zwei Kindern über 14 Jahren	302 €	376 €	456 €	879 €	381 €	456 €	343 €

*Kosten pro Monat, jeweils inkl. aller anfallenden Kosten (bspw. Wertverlust, Kraftstoff, Versicherung etc.) und ohne Ausnutzung von Einsparmöglichkeiten (bspw. Bahntickets nur mit Flex-, nicht Sparpreis); siehe auch Kasten „So haben wir gerechnet“. Die zwei günstigsten Varianten je Haushalt in blau, drei mittlere Varianten in gelb und die zwei teuersten Varianten in rot.

Nutzen die hier beschriebenen Haushalte für ihre Fortbewegung ausschließlich ein Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket, bringen alle diskutierten Varianten eine Entlastung: Im Vergleich zu Unterhalt und Betrieb eines Gebrauchtwagens entlastet ein Klimaticket eine Familie mit zwei Kindern um 221 Euro monatlich. Ein 49-Euro-Ticket entlastet um 147 Euro, ein 69-Euro-Ticket erreicht noch 67 Euro Entlastungswirkung.

Anders sieht es aus, sobald die Ticketkäufer:innen neben dem ÖPNV und Regionalverkehr auch den Fernverkehr der Bahn nutzen wollen. Fahren sie jede zweite Strecke über 100 km mit Fernzügen, sind 49-Euro-Ticket und 69-Euro-Ticket sowie Einzeltickets und Bahncards für Familien mit zwei älteren Kindern teurer als ein Gebrauchtwagen.

Fährt sie alle Strecken ab 100 Kilometer mit Fernzügen, ist eine Familie bereits mit einem Kind über 14 Jahren mit 49-Euro-Tickets, Einzelfahrscheinen und Bahncards teurer unterwegs als mit dem eigenen Gebrauchtwagen. Beim 69-Euro-Ticket gilt dies auch für Familien mit einem Kind über 6 Jahren.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat als eine Erwartung an das Nachfolgeticket formuliert, dass man sich nicht für „Auto oder ÖPNV“ entscheiden müsse, sondern „beides auch gut miteinander verbinden kann“.²⁸

Der Großteil der rund ums Auto anfallenden Kosten sind Fixkosten. Ersetzen Ticketkäufer nur einen Teil der Autofahrten durch Fahrten mit dem ÖPNV sowie Regionalverkehr und

behalten ihr Auto, lohnen sich 49-Euro- und 69-Euro-Ticket daher lediglich für Singles. Beim Klimaticket fahren auch Zwei-Personen-Haushalte mit gemischter Verkehrsmittelnutzung noch günstiger als ausschließlich mit dem Auto. Haushalte mit zwei oder mehr Personen zahlen im Vergleich zur ausschließlichen Nutzung eines Gebrauchtwagens drauf. Bei einer vierköpfigen Familie sind es beim 49-Euro-Ticket 113 Euro, beim 69-Euro-Ticket 193 Euro. Beim Klimaticket sind es 38 Euro.

Greenpeace Forderungen

Bund und Länder müssen spätestens zum 1. Januar 2023 ein deutschlandweit gültiges Klimaticket für 29 Euro im Monat einführen.

Gleichzeitig muss das ÖPNV-Angebot verbessert werden, denn alle Bürger:innen haben ein Recht auf Mobilität. Auch in Kleinstädten und auf dem Land braucht es einen attraktiven öffentlichen Verkehr, der eine praktikable Alternative zum eigenen Auto darstellt. Dafür müssen bundesweite Mindeststandards für den ÖPNV eingeführt werden, um allen Bürger:innen einen ausreichend häufigen und zuverlässigen Nahverkehr zu garantieren.

Der Bund muss ausreichend Gelder für das Klimaticket und den Ausbau des ÖPNV zur Verfügung stellen. Dies kann gegenfinanziert werden, indem klimaschädliche Subventionen wie z. B. das Steuerprivileg für Dienstwagen abgebaut und Gelder weg vom Aus- und Neubau von Autobahnen hin zum ÖPNV umgeschichtet werden.

So haben wir gerechnet

Finanzierung

Den zusätzlichen Finanzierungsbedarf eines Nachfolgeangebots für das 9-Euro-Ticket haben wir berechnet als Differenz zwischen den ÖPNV-Ticketeinnahmen vor der Pandemie (13,34 Mrd. Euro²⁹) und den künftigen Ticketeinnahmen in einem Ticketsystem mit Nachfolgeticket. Die künftigen Ticketeinnahmen setzen sich dabei zusammen als Einnahmen aus dem Nachfolgeticket und Einnahmen aus anderen Ticketarten (z. B. Einzelfahrscheine, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten).

Bei den Umfragen zur Zahlungsbereitschaft für ein Nachfolgeticket haben im Durchschnitt ca. 38 Prozent der Befragten angegeben, ein 29-Euro-Ticket kaufen zu wollen. Im Durchschnitt der Umfragen gaben ca. 19 Prozent der Befragten an, ein 49-Euro-Ticket kaufen zu wollen (siehe „3. Zahlungsbereitschaft“).

Diesen prozentualen Anteil haben wir auf die Anzahl aller Bürger:innen über 18 Jahre (69,38 Mio³⁰, unterer Bereich) bzw. aller Bürger:innen über 6 Jahre (78,45 Mio, oberer Bereich) übertragen.

Die erzielbaren Ticketeinnahmen je Monat haben wir aus der Multiplikation des jeweils niedrigeren Werts der Spanne mit dem Ticketpreis berechnet und aufs Jahr hochgerechnet. Dabei haben wir zur Berechnung der Netto-Einnahmen die Umsatzsteuer in Höhe von 7 Prozent von den Brutto-Einnahmen abgezogen.

Kosten der Pkw-Haltung

Für unsere Kostenbetrachtung haben wir als Gebrauchtwagen ein fünf Jahre altes Golf-Modell (VW Golf VII 1.4 TSI BMT Comfortline, 125 PS, Erstzulassung 2017) gewählt. Es steht

stellvertretend für viele weitere Automodelle der Kompaktklasse mit ähnlich hohen monatlichen Kosten. Die anfallenden Kosten unterscheiden sich auch nicht wesentlich von bis zu zehn Jahre alten Fahrzeugen.

Für die Berechnung des Wertverlusts haben wir die durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreise gemäß ADAC genutzt und einen linearen Wertverlust entlang der aktuellen Preisdifferenzen desselben Modells verschiedener Erstzulassungsjahre und Laufleistungen angenommen.³¹ Beim Golf mit Benzinmotor ergibt sich damit eine jährliche Wertminderung von etwa 4 Prozent des ursprünglichen Listenpreises. Weitere fixe Kosten entstehen für die TÜV-Abnahme alle zwei Jahre. Für die Kosten von HU/AU haben wir einen Mittelwert aus den minimal und maximal anfallenden Gebühren³² gebildet und auf 24 Monate umgelegt (Mittelwert: 116,25 Euro). Dazu kommt als fixer Kostenpunkt die modellspezifische Kfz-Steuer (Golf: 78 Euro) sowie eine jährliche Pauschale von 50 Euro für das im Frühjahr und Herbst nötige Umstecken der Sommer- und Winterreifen. Wir haben keine Kosten für Inspektionen gemäß Herstellervorgaben angesetzt, sondern sind davon ausgegangen, dass die Kontrolle von Betriebsstoffen und kleinere Wartungsarbeiten (z. B. Leuchtmittel- oder Scheibenwischer-Ersatz) in Eigenleistung erbracht werden.

Bei der Berechnung der monatlichen Kosten sind wir von einer kostenoptimierten Pkw-Haltung ausgegangen. So haben wir bei der Versicherung lediglich die Kosten für eine obligatorische Haftpflichtversicherung (50 Prozent Beitragssatz) sowie eine Teilkasko berücksichtigt, jedoch keine Vollkasko-Versicherung. Bei einer Reduzierung der Fahrleistung um 5000 km pro Jahr, wie in einigen Rechenbeispielen angenommen, sind wir zudem von einer um 10 Prozent reduzierten Versicherungsprämie ausgegangen.³³

Bei den Werkstattkosten haben wir durchschnittliche anfallende Reparaturkosten gemäß Angaben aus dem DAT-Report angesetzt (0,41 Reparaturen/Jahr bei 467 Euro durchschnittlichen Kosten je Reparatur)³⁴ – entsprechend weniger bei reduzierter Fahrleistung. Für die Kosten des Ölwechsels haben wir einen Durchschnittswert (75 Euro) je 15.000-km-Intervall angesetzt, der unterhalb dessen liegt, was üblicherweise in Markenwerkstätten verlangt wird.³⁵ Einen Reifenwechsel haben wir alle 40.000 km angenommen³⁶ und mit einer Pauschale von 400 Euro angesetzt – inklusive der Werkstattarbeiten wie Auswuchten.³⁷

Für die Wartung in Eigenleistung, Parkgebühren, Autowäsche etc. haben wir eine Pauschale von 300 Euro pro Jahr angesetzt. Auch diese reduziert sich entsprechend in den Fällen, in denen von einer verringerten Fahrleistung ausgegangen wurde.

Für die Ermittlung der Kraftstoffkosten haben wir den Verbrauch nach Herstellerangabe (NEFZ) mit dem Faktor 1,39 multipliziert, wie ihn der ICCT für 2017 zugelassene Fahrzeuge als mittlere Abweichung des Realverbrauchs vom NEFZ-Verbrauch festgestellt hat.³⁸ Anschließend haben wir den Verbrauch je Kilometer errechnet, mit der jährlichen Fahrleistung multipliziert (Durchschnitt in Deutschland 2021: 12.843 km³⁹, bei reduzierter Fahrleistung entsprechend

7.843 km) und durch 12 geteilt. Für die Spritpreise haben wir den Durchschnitt aus den Monaten Januar bis August 2022 zugrunde gelegt: Super E10 kostete in den ersten acht Monaten des Jahres durchschnittlich rund 1,87 Euro.⁴⁰

Kosten der ÖPNV- und Bahn-Nutzung

Beim Nachfolgeticket sind wir davon ausgegangen, dass wie beim 9-Euro-Ticket eine bundesweite Nutzung von ÖPNV und Regionalbahnen möglich ist. Beim Klimaticket sind wir von einem Jahresticket für 365 Euro ausgegangen, dessen Preis wir für die Monatsbetrachtung durch 12 geteilt haben. Bei allen drei Tickets sind wir in unserer Rechnung davon ausgegangen, dass wie beim 9-Euro-Ticket Kinder ab 6 Jahren eine eigene Fahrkarte benötigen.

Um auch die Kosten für mögliche Fahrten mit Fernverkehrszügen abzubilden, haben wir die durchschnittlichen Wege mobiler Personen in Deutschland mithilfe von „Mobilität in Tabellen“ analysiert.⁴¹ Zur Ermittlung der monatlich zurückgelegten Kilometer haben wir dabei die durchschnittliche Wegeanzahl und -länge ermittelt (z. B. 2,25 Wege zwischen 50 und 100 km pro Monat, mittlere Länge 69 km). Wir sind in unterschiedlichen Betrachtungen davon ausgegangen, dass entweder alle Strecken ab 100 km oder die Hälfte der Strecken ab 100 Kilometer oder überhaupt keine Strecken im Fernverkehr zurückgelegt werden.

Für die Bahnfahrten haben wir einen durchschnittlichen Kilometerpreis anhand beispielhafter Zugverbindungen ermittelt (regulärer Flexpreis für Erwachsene ca. 24 Cent pro Kilometer). Da sie sich in allen Beispielen rechnet, sind wir vom Kauf einer Bahncard 50 bzw. bei Kindern ab 15 Jahren vom Kauf einer vergünstigten My BahnCard 50 ausgegangen. Die Kosten für die BahnCards haben wir auf 12 Monate umgelegt.

Kinder von 6 bis 14 Jahren fahren in Begleitung im Fernverkehr kostenfrei. Bei Alleinfahrten zahlen sie die Hälfte des regulären Fahrpreises.⁴² Wir sind bei unserer Betrachtung von 10 Prozent Alleinfahrten von Kindern dieser Altersgruppe im Fernverkehr ausgegangen.

Quellenangaben

- 1 <https://twitter.com/bmdv/status/1566466255153930240?s=20&t=sPO8MODArNu1C7SO-ANzzQ>
- 2 <https://www.merkur.de/wirtschaft/entlastungspaket-9-euro-ticket-nachfolger-wie-teuer-preis-49-69-finanzierung-wann-scholz-lindner-zr-91768347.html>
- 3 <https://www.rnd.de/politik/9-euro-ticket-verbandschefin-fordert-nahverkehr-fuer-29-euro-Q5TDYQP3VPMXMK6UTEDQ67N2XQ.html>
- 4 <https://www.spiegel.de/auto/9-euro-ticket-nachfolge-49-59-oder-69-euro-was-bringt-das-teure-billigticket-a-009c94d0-cacb-4ca9-9b20-680a4a3238ba>
- 5 https://www.sciencemediacenter.de/fileadmin/user_upload/Press_Briefing_Zubehoer/Transkript_Neun_Euro_Ticket_Zukunft_SMC_Press_Briefing_2022_09_02.pdf
- 6 <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>
- 7 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Veranstaltungen/2022/9Euro-Ticket/agora_tum_mobilitaet_leben.pdf
- 8 <https://www.lpb-bw.de/regelsatz-hartziv>
- 9 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Veranstaltungen/2022/9Euro-Ticket/RWI_Andor_Webinar_Agora_Verkehrswende_9_Euro_Ticket.pdf
- 10 https://www.t-online.de/nachrichten/deutschland/innenpolitik/id_100038268/9-euro-ticket-so-viel-duerfte-ein-nachfolger-kosten.html
- 11 https://presse.wdr.de/plounge/tv/das_erste/2022/09/20220901_ard_deutschlandtrend_ticket.html
- 12 <https://www.morgenpost.de/politik/article236458517/9-euro-ticket-nachfolge-umfrage-kosten-29-euro-mehrheit.html>
- 13 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Veranstaltungen/2022/9Euro-Ticket/agora_tum_mobilitaet_leben.pdf
- 14 <https://www.vdv.de/vdv-statistik-2019.pdfx>
- 15 <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/bund-erteilt-laender-forderungen-nach-mehr-geld-fuer-oepnv-eine-absage-a-dd89fb7f-9142-470a-9e42-3047336f389a>
- 16 <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>
- 17 Kinder ab 6 Jahren benötigten im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets einen eigenen Fahrschein
- 18 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/geschacher-um-ein-bundesweites-oepnv-ticket-geht-in-neue-runde-18302458.html>
- 19 https://www.greenpeace.de/publikationen/220718_Klimaticket_Kostenvergleich_0.pdf
- 20 https://www.vdv.de/presse.aspx?id=df893fc7-1759-497b-9488-ce4631b9b01c&mode=detail&coriander=V3_ee90a414-49f9-56d0-ff39-36da2bdcb279
- 21 <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>
- 22 <https://www.tagesschau.de/inland/klimaplan-wissing-101.html>
- 23 <https://www.greenpeace.de/sites/default/files/publications/20170830-greenpeace-kursbuch-mobilitaet-kurzfassung.pdf.pdf>
- 24 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/klimaschutz-oeffentlicher-verkehr.html>
- 25 https://newclimate.org/sites/default/files/2019/03/Greenpeace_Klimaziel_Verkehr.pdf
- 26 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>
- 27 <https://twitter.com/bmdv/status/1566466255153930240?s=20&t=sPO8MODArNu1C7SO-ANzzQ>
- 28 <https://twitter.com/bmdv/status/1566466255153930240?s=20&t=sPO8MODArNu1C7SO-ANzzQ>
- 29 <https://www.vdv.de/vdv-statistik-2019.pdfx>
- 30 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1365/umfrage/bevoelkerung-deutschlands-nach-altersgruppen/>
- 31 <https://assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/gebrauchtwagenpreise.pdf>
- 32 <https://www.wiwo.de/erfolg/trends/tuev-kosten-2022-das-kosten-hauptuntersuchung-und-abgasuntersuchung-beim-tuev/27031952.html>
- 33 <https://www.finanztip.de/blog/weniger-auto-gefahren-wegen-corona-hol-dir-dein-geld-zurueck-von-der-versicherung/#:~:text=Denn%20in%20der%20Kfz%2DVersicherung,Schnitt%20rund%2010%20Prozent%20Beitrag.>
- 34 <https://www.firmenauto.de/werkstatt-statistik-autos-weniger-reparaturanfaellig-11200892.html>

-
- 35 https://praxistipps.focus.de/was-kostet-ein-oelwechsel-dieser-preis-ist-fair_57661
<https://www.commerzbank.de/ratgeber/fahrzeuge/wie-viel-darf-ein-oelwechsel-kosten/>
- 36 <https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/abgefahrene-reifen-ratgeber/>
- 37 <https://www.kfzteile24.de/magazin/werkstatt-service/reifen-wechseln>
- 38 https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Lab_to_Road_2018_fv_20190110.pdf
- 39 https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2021/verkehr_in_kilometern_kurzbericht_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- 40 <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/>
- 41 <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/login.html?brd>
- 42 https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/kinder/fahrkarten_fuer_kinder#6bis14