

Engler, Jan; Rusche, Christian

Article

Wirtschaftliche Auswirkungen des 9-Euro-Tickets

IW-Trends - Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung

Provided in Cooperation with:

German Economic Institute (IW), Cologne

Suggested Citation: Engler, Jan; Rusche, Christian (2023) : Wirtschaftliche Auswirkungen des 9-Euro-Tickets, IW-Trends - Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung, ISSN 1864-810X, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln, Vol. 50, Iss. 1, pp. 3-21, <https://doi.org/10.2373/1864-810X.23-01-01>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/271304>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

IW-Trends

Wirtschaftliche Auswirkungen des 9-Euro-Tickets

Jan Felix Engler / Christian Rusche

IW-Trends 1/2023

Vierteljahresschrift zur
empirischen Wirtschaftsforschung
Jahrgang 50



Herausgeber

Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V.

Postfach 10 19 42
50459 Köln
www.iwkoeln.de

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) ist ein privates Wirtschaftsforschungsinstitut, das sich für eine freiheitliche Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung einsetzt. Unsere Aufgabe ist es, das Verständnis wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Zusammenhänge zu verbessern.

Das IW in den sozialen Medien

Twitter
[@iw_koeln](https://twitter.com/iw_koeln)

LinkedIn
[@Institut der deutschen Wirtschaft](https://www.linkedin.com/company/institut-der-deutschen-wirtschaft)

Facebook
[@IWKoeln](https://www.facebook.com/IWKoeln)

Instagram
[@IW_Koeln](https://www.instagram.com/IW_Koeln)

Verantwortliche Redakteure

Prof. Dr. Michael Grömling

Senior Economist
groemling@iwkoeln.de
0221 4981-776

Holger Schäfer

Senior Economist
schaefer.holger@iwkoeln.de
030 27877-124

**Alle Studien finden Sie unter
www.iwkoeln.de**

Rechte für den Nachdruck oder die elektronische Verwertung erhalten Sie über lizenzen@iwkoeln.de.

In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit regelmäßig das grammatische Geschlecht (Genus) verwendet. Damit sind hier ausdrücklich alle Geschlechteridentitäten gemeint.

ISSN 1864-810X (Onlineversion)

© 2023
Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH
Postfach 10 18 63, 50458 Köln
Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln
Telefon: 0221 4981-450
iwmedien@iwkoeln.de
iwmedien.de

Wirtschaftliche Auswirkungen des 9-Euro-Tickets

Jan Felix Engler / Christian Rusche, Januar 2023

Zusammenfassung

Beim 9-Euro-Ticket, das in Deutschland von Juni bis August 2022 zur Verfügung stand, handelte es sich um eine starke Vereinfachung des Tarifsystems des ÖPNV. Zudem sanken die Kosten für Mobilität. Begrenzt wurden die positiven Wirkungen jedoch dadurch, dass gleichzeitig der Pkw-Verkehr als dominierender Verkehrsträger ebenfalls unterstützt wurde und der begrenzte Geltungszeitraum langfristige Umstellungen nicht induzierte. Die Senkung der Energiesteuer und die Einführung des 9-Euro-Tickets haben tendenziell zu keiner Zunahme des Mobilitätsgeschehens im Jahr 2022 geführt. Es konnte aber festgestellt werden, dass der Verkehrsträger Schiene vorübergehend in hohem Maß profitierte und der Leichtverkehr auf der Straße moderat zurückging. Zudem stieg die Anzahl der Ausflüge, die zum Teil vom Pkw auf den ÖPNV verlagert wurden. Die Reiselänge und der Passantenverkehr in Großstädten fielen höher aus. Diese Effekte haben sich allerdings nicht spürbar in den Übernachtungen sowie den realen Umsätzen im Einzelhandel in der Innenstadt und im Gastgewerbe niedergeschlagen. Sie könnten jedoch durch die allgemein hohe Inflation im Jahr 2022 überdeckt worden sein. Die beabsichtigte Einführung eines Nachfolgetickets verlangt Investitionen in den ÖPNV, da aufgrund der langfristigen Perspektive eine verstärkte Nutzung durch Pendler und für Wochenendausflüge möglich ist.

Stichwörter: Mobilität, Verkehr, Einzelhandel, Gastgewerbe

JEL-Klassifikation: D12, H31, L92

DOI: 10.2373/1864-810X.23-01-01

Wirtschaftspolitische Reaktion auf hohe Energiekosten

Das sogenannte 9-Euro-Ticket war Teil des Maßnahmenpakets des Bunds zum Umgang mit den hohen Energiekosten. Dieses Paket wurde bereits am 23. März 2022 und damit rund einen Monat nach dem Angriff Russlands auf die Ukraine vom Kabinett beschlossen (Bundesregierung, 2022a). Das 9-Euro-Ticket war vom 1. Juni bis zum 31. August 2022 verfügbar. Für den Preis von 9 Euro pro Monat konnte ein Inhaber des Tickets mit nahezu allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) deutschlandweit fahren. Insgesamt wurden rund 52 Millionen Tickets in den drei Monaten verkauft. Zudem galten die Bestimmungen für rund 10 Millionen Abonnenten im ÖPNV, beispielsweise für Besitzer von Monatskarten (VDV, 2022). Verkehrsminister Wissing urteilte über das 9-Euro-Ticket, dass es ein „fulminanter Erfolg“ gewesen sei (BMDV, 2022). Mittlerweile wurde die Einführung eines Nachfolgetickets beschlossen (BMDV, 2022; Bundesregierung, 2022b). Dieses wird in der ersten Jahreshälfte 2023 eingeführt und im Abonnement voraussichtlich 49 Euro pro Monat kosten.

Vor diesem Hintergrund widmet sich der vorliegende Beitrag der Analyse der Auswirkungen des 9-Euro-Tickets anhand statistischer Daten. Dadurch lassen sich qualitative Ableitungen für die möglichen Konsequenzen des Nachfolgetickets tätigen. Dabei konzentriert sich der Beitrag auf die Auswirkungen auf den Verkehr und dessen Zusammensetzung sowie auf den Einzelhandel und das Gastgewerbe. Entsprechend wird analysiert, ob sich die Mobilität als Ganzes und ihre Struktur verändert haben. Zudem wird untersucht, ob durch die vereinfachte Reisemöglichkeit tatsächlich mehr Reisen innerhalb Deutschlands getätigt wurden, wodurch die Gastronomie und die Beherbergung profitiert haben könnten. Abschließend werden Ableitungen für das Nachfolgeticket vorgenommen.

Auswirkungen auf die Mobilität

Mobilität hat für arbeitsteilige Volkswirtschaften, zumal für Flächenländer eine hohe Bedeutung. Gemäß der Europäischen Kommission (2022, 50) ging die Verkehrsleistung im Personenverkehr im ersten Corona-Jahr 2020 in Deutschland auf gut 809 Milliarden Personenkilometer zurück – im Jahr 2019 waren es noch knapp 903 Milliarden Personenkilometer. Diese Verkehrsleistung wird hierzulande überwiegend vom Verkehr mit Personenkraftwagen (Pkw) getragen. Im Jahr 2019 entfiel auf Pkw ein Anteil an der

Verkehrsleistung von 83,4 Prozent, auf die Bahn ein Anteil von 9,3 Prozent, auf Busse 5,7 Prozent und auf U-Bahn/Straßenbahn 1,6 Prozent (Europäische Kommission, 2021, 49). Im Pandemiejahr 2020 ist zwar die Fahrleistung mit Pkw von rund 753 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2019 auf rund 718 Milliarden gesunken, die Bedeutung des Pkw ist jedoch auf knapp 89 Prozent gestiegen, weil die anderen Verkehrsträger stärker verloren haben (Europäische Kommission, 2022, 49). Auf die Bahn entfielen 6,3 Prozent, auf Busse 3,7 und auf U-Bahn/Straßenbahn 1,3 Prozent.

Die energiepreisbedingte Einführung des 9-Euro-Tickets kann vor diesem Hintergrund positiv auf die Nutzung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr wirken, weil zunächst der Preis mit 9 Euro im Monat erheblich günstiger und das Tarifsystem im ÖPNV maximal vereinfacht wurde.

Diese positiven Effekte zugunsten des ÖPNV können jedoch durch weitere Effekte verringert oder überkompensiert worden sein. Zunächst wurden das Ticket und die günstige Nutzung des ÖPNV auf drei Monate befristet. Mit dieser kurzen Laufzeit dürften kaum langfristige Effekte auf das Mobilitätsverhalten verbunden sein. Nach Ablauf der Frist gelten nun wieder die alten und höheren Preise sowie die Aufteilung in Verkehrsverbünde mit eigenen Tarifen. Deshalb dürfte ein dauerhafter Umstieg nicht zu erwarten sein, weil er auch vorher zu diesen Konditionen nicht erfolgt war. Als weiteres Hemmnis kann die damals geltende Maskenpflicht im ÖPNV und die dadurch zum Ausdruck gebrachte erhöhte Infektionsgefahr im Vergleich zur Nutzung des eigenen Pkw angeführt werden. Ein weiterer Grund für eine möglicherweise fehlende Dauerwirkung des 9-Euro-Tickets war die im gleichen Maßnahmenpaket verabschiedete Absenkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe für den gleichen Zeitraum (Bundesregierung, 2022a). Die rechnerische Entlastung für den Pkw-Verkehr lag bei 35,2 Cent pro Liter Benzin und 16,7 Cent pro Liter Diesel (Bundeskartellamt, 2022). Während einerseits der ÖPNV attraktiver gemacht wurde, wurde andererseits auch die Alternative zum ÖPNV attraktiver.

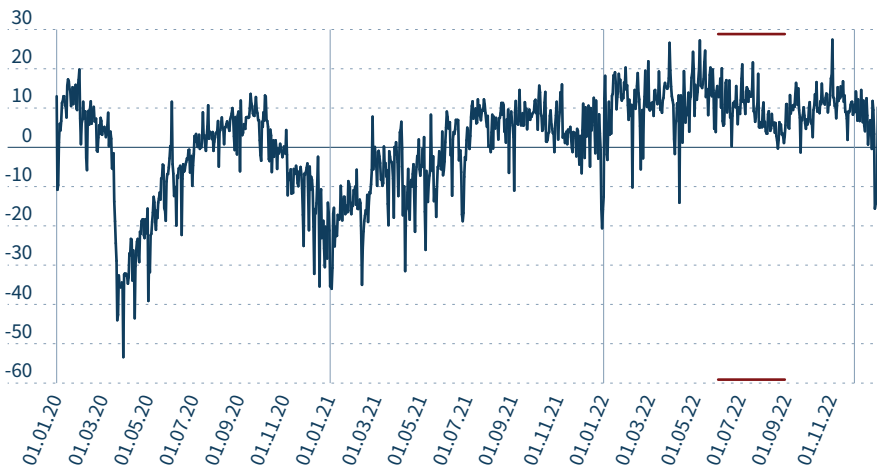
Zudem kann das 9-Euro-Ticket auch ein Opfer des eigenen Erfolgs sein. Ökonomisch betrachtet hat die Senkung des Preises für den ÖPNV (und auch die Senkung der Energiesteuer) einen Substitutionseffekt und einen Einkommenseffekt zur Folge. Der

Substitutionseffekt wirkt steigernd in Richtung des ÖPNV, da dieser im Vergleich zu anderen Transportmitteln günstiger wird. Im Vergleich zum Pkw wurde der Substitutionseffekt jedoch durch die Senkung der Energiesteuer abgemildert. Gleichzeitig hat die Senkung der gesamten Verkehrskosten auch einen Einkommenseffekt zur Folge: Die geringeren Ausgaben für Mobilität erhöhen das verfügbare Einkommen. Dies kann dazu führen, dass mehr Fahrten unternommen werden als ohne das 9-Euro-Ticket. Beim ÖPNV sind diese weiteren Fahrten im Monat kostenlos möglich, jedoch auch Fahrten mit dem Pkw können durch die Ersparnis beim ÖPNV zunehmen. Bei der Interpretation der Entwicklung der Mobilität in Deutschland (Abbildung 1) müssen diese unterschiedlichen Effekte beachtet werden. Ebenfalls müssen die insgesamt höheren Kraftstoffpreise im Jahr 2022 aufgrund der Energiekrise infolge der russischen Invasion in der Ukraine berücksichtigt werden (Puls/Wendt, 2022): In dieser Studie wird der Pkw-Verkehr in den Sommermonaten 2022 auf denjenigen Autobahnen in

Mobilitätsentwicklung in Deutschland

Abbildung 1

Veränderung der täglichen Mobilität vom 1.1.2020 bis 31.12.2022 im Vergleich zum jeweiligen Tageswert 2019 in Prozent



Datenstand: 1.12.2022. Erfasste Tage 2020: 366; 2021: 358; 2022: 361; die drei Monate des 9-Euro-Tickets 2022 sind komplett erfasst (s. rote Linien).

Quellen: Statistisches Bundesamt, 2022a; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 1: <http://dl.iwkoeln.de/index.php/s/fAFS6HTMNQQqCXB>

Nordrhein-Westfalen analysiert, die keinem dauerhaften Tempolimit unterlagen. Die Ergebnisse zeigen, dass der Verkehr von 2021 auf 2022 moderat zugenommen hat, während die Durchschnittsgeschwindigkeit gesunken ist. Die Reaktion der Autofahrer auf gestiegene Kraftstoffpreise bestand darin, dass sie ihre Geschwindigkeit angepasst haben, um Kraftstoff zu sparen. Bei der Zunahme des Gesamtverkehrs handelt es sich um einen aggregierten Effekt. Einerseits wurde ein höherer Pendlerverkehr vermutlich infolge von mehr Präsenzarbeit identifiziert, andererseits ging der Freizeitverkehr zurück.

Die Basis der Daten in Abbildung 1 stellen anonymisierte und aggregierte Mobilfunkdaten des Mobilfunkanbieters Telefónica dar (Statistisches Bundesamt, 2022a). Diese werden von dem Unternehmen Teralytics aufbereitet und vom Statistischen Bundesamt veröffentlicht. Die Daten in Abbildung 1 geben die tägliche Veränderung der Mobilität im Vergleich zum jeweiligen Tageswert 2019 in Prozent wieder. Deutlich werden einerseits die Effekte der Lockdowns ab März 2020 und zum Jahreswechsel 2020/2021, andererseits aber auch die Einflüsse von Feiertagen und die damit verbundenen Reisewellen, wie zu Ostern 2022 oder zu Weihnachten 2021. Augenfällig ist, dass die Mobilitätskennzahlen im Jahr 2022 nahezu vollständig oberhalb von null liegen und damit das Mobilitätsgeschehen im Vergleich zu 2019 – trotz der möglicherweise gestiegenen Nutzung von Homeoffice – zugenommen hat. Im Zeitraum des 9-Euro-Tickets ist eine Verringerung des Mobilitätsgeschehens im August ersichtlich, während die Monate Juni und Juli kaum auffällig sind. Dies hat zur Folge, dass die durchschnittliche Abweichung zum Jahr 2019 während der Zeit des 9-Euro-Tickets geringer ausfällt als im Rest des Jahres 2022. Konkret beträgt der Mittelwert der Abweichung im Vergleich zum Jahr 2019 von Juni bis August 2022 rund 9,2 Prozent. Im Gesamtjahr beträgt der Mittelwert der Abweichung rund 10,5 Prozent. Eine mögliche Ursache für diese Beobachtung können eine verstärkte Reisetätigkeit in den Sommerferien außerhalb Deutschlands sowie weniger Pendlerfahrten sein, da besonders in den bevölkerungsreichen Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Hessen und Nordrhein-Westfalen im August 2022, ganz oder teilweise, Schulferien waren. Eine ähnliche Beobachtung, obwohl die Vergleichbarkeit aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zur Eindämmung des Pandemiegeschehens eingeschränkt ist, wird auch für das Jahr 2021 deutlich: In den Monaten Juni bis August beträgt die durchschnittliche

Abweichung zum Mittelwert 2019 rund +4,1 Prozent, während es von September bis Dezember nahezu +5,0 Prozent sind. Somit haben die Senkung der Energiesteuer und die Einführung des 9-Euro-Tickets tendenziell zu keiner Zunahme des Mobilitätsgeschehens geführt. In einem weiteren Schritt wird in dem folgenden Abschnitt untersucht, ob es zwischen dem Pkw-Verkehr und dem ÖPNV zu Verschiebungen im Zeitraum Juni bis August 2022 gekommen ist. Dies legt die Untersuchung von Puls und Wendt (2022) nahe, da Freizeitfahrten mit dem Pkw durch die Nutzung des 9-Euro-Tickets substituiert worden sein könnten.

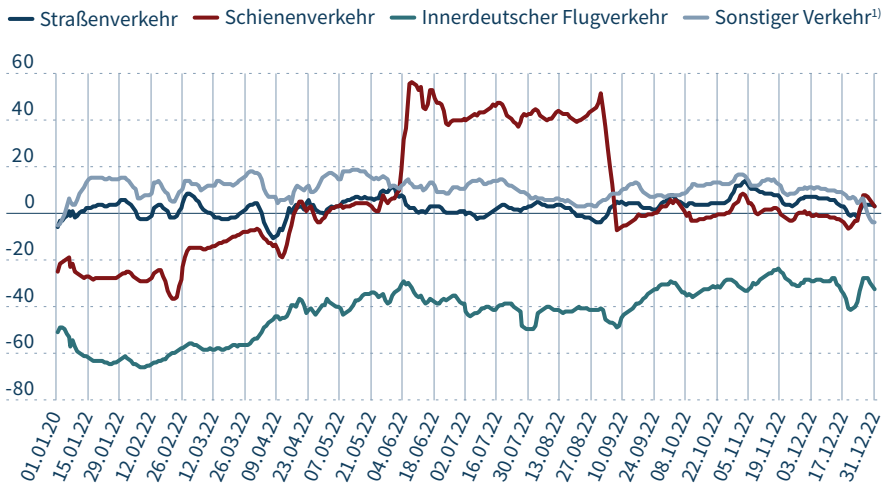
Auswirkungen auf die Mobilitätsstruktur

Anhand der Veränderungen der Mobilität ab einer Distanz von 30 Kilometern nach Verkehrsträgern im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2019 (Abbildung 2) wird deutlich,

Mobilitätsdynamik in Deutschland nach Verkehrsträgern im Jahr 2022

Abbildung 2

Veränderung der Mobilität ab 30 Kilometer, 7-Tage-Durchschnitt im Vergleich zum jeweiligen Wert 2019 in Prozent



Datenstand: 1.12.2022. Erfasste Tage: 365. 1) Sonstige Verkehrsträger: Binnen- und Seeschifffahrt sowie nicht eindeutig zuordenbare Verkehrsträger.

Quellen: Statistisches Bundesamt, 2022a; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 2: <http://dl.iwkoeln.de/index.php/s/REMFt6TR8Q2YNNc>

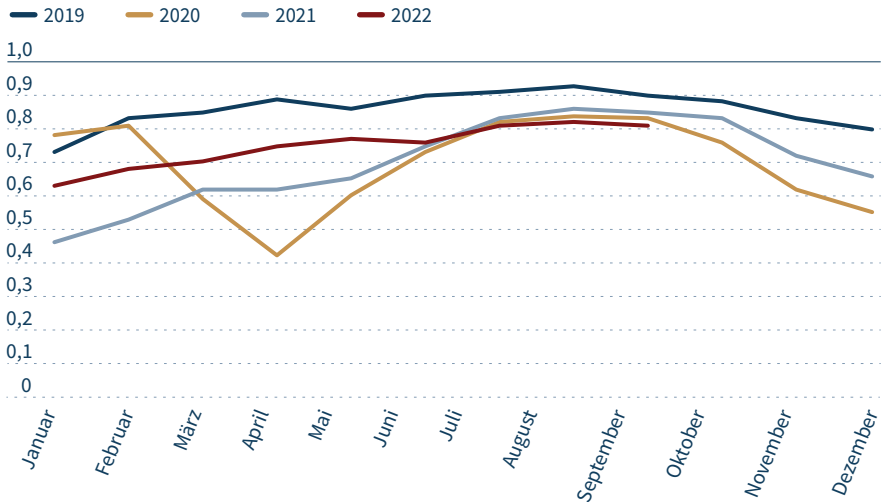
dass der Schienenverkehr in den Monaten Juni bis August 2022 einen Schub erlebt hat, während der Straßenverkehr leicht zurückgegangen ist. Bis zum Mai 2022 ist der Schienenverkehr deutlich schwächer ausgefallen als 2019. Ab September 2022 hingegen war die Nutzung auf dem Niveau von 2019. Dies wird auch an den Mittelwerten erkennbar. Bis einschließlich Mai 2022 lag der Mittelwert bei rund -13 Prozent des Werts von 2019, ab September 2022 betrug der Mittelwert rund +1,1 Prozent. Somit war zu Beginn des Jahres 2022 die Nutzung der Schiene im Vergleich zu 2019 deutlich unterdurchschnittlich, während ab September 2022 der Wert von 2019 leicht übertroffen wurde. Im Zeitraum Juni bis August lag die Abweichung nach oben bei rund 42,3 Prozent. Folglich verzeichnete die Schiene einen erheblichen Zuwachs von mehr als 40 Prozent des Vergleichswerts von 2019. Die Mehrnutzung der Schiene bei der betrachteten Distanz durch das 9-Euro-Ticket ist somit naheliegend. Gleichzeitig ist im betrachteten Zeitraum die Nutzung der Straße leicht zurückgegangen. Die durchschnittliche Abweichung beim Straßenverkehr lag von Juni bis August 2022 bei rund +1,3 Prozent. Ohne diesen Zeitraum betrug die Abweichung im Jahr 2022 im Durchschnitt rund +3,1 Prozent. Somit hat sich der Straßenverkehr im Zeitraum des 9-Euro-Tickets leicht schlechter entwickelt als in der restlichen Zeit des Jahres, was jedoch auch durch die Lage der Sommerferien verursacht sein könnte.

Der gesamte Straßenverkehr, gemessen über Mobilitätsdaten, beinhaltet tendenziell auch den Lkw-Verkehr, da die Fahrer ebenfalls über Geräte mit SIM-Karten verfügen dürften. Daher können die Messungen der Frequenz an automatischen Dauerzählstellen (DZ) pro Monat der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, 2022) herangezogen werden, da hier auch nach Schwerverkehr und Leichtverkehr unterschieden wird. In Abbildung 3 ist der Leichtverkehr der Jahre 2019 bis 2022 dargestellt. Dabei handelt es sich um alle Kraftfahrzeuge mit einem Gewicht bis zu 3,5 Tonnen. Der gesamte Verkehr mit allen Kraftfahrzeugen im Jahr 2019 wurde dabei auf eins normiert. Bei der Betrachtung der Entwicklung des Leichtverkehrs für die letzten Jahre ist erkennbar, dass die Werte des Jahres 2019 noch nicht wieder erreicht wurden. Dies gilt besonders für das Jahr 2022, als sich der Verkehr zunächst deutlich besser entwickelte als in den Pandemie Jahren 2020 und 2021. Ab Juni 2022 ist der Leichtverkehr jedoch zunächst auf und dann sogar unter die entsprechenden Werte der beiden Vorjahre zurückgefallen. Der Bruch in der Entwicklung ab Juni 2022 legt nahe, dass die Einführung des

Entwicklung des Leichtverkehrs in Deutschland

Abbildung 3

Leichtverkehr, Index gesamter Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Jahr 2019 = 1



Leichtverkehr: gesamter Verkehr mit Kraftfahrzeugen abzüglich des Schwerverkehrs (Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen);
Datenstand: 15.11.2022.

Quellen: Statistisches Bundesamt, 2022a; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 3: <http://dl.iwkoeln.de/index.php/s/dPkFC4HLz3X82Bn>

9-Euro-Tickets auch als Ursache in Betracht kommt, was vor allem an der gestiegenen Nutzung der Schiene (s. Abbildung 2) deutlich wurde. Dies untermauert die Vermutung, dass ein Teil des Leichtverkehrs auf die Schiene verlagert wurde. Der Rückgang an Freizeitfahrten mit dem Pkw und die Zunahme an Pendlertätigkeit (Puls/Wendt, 2022) lassen vermuten, dass besonders Freizeitfahrten auf die Schiene verlagert wurden.

Dies wird tendenziell auch an der Entwicklung der Personen sowie Personenkilometer im gesamten Liniennahverkehr mit Bussen und Bahnen deutlich (Statistisches Bundesamt, 2022b). Mit den verfügbaren Daten bis einschließlich des dritten Quartals 2022 können alle Monate der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets abgedeckt werden. Die entsprechenden Auswirkungen teilen sich jedoch auf zwei Quartale auf, wodurch diese Effekte eventuell abgeschwächt werden:

- Im zweiten Quartal des Jahres 2019 wurden im Liniennahverkehr mit Bussen und Bahnen rund 2,85 Milliarden Personen befördert und es wurde eine Verkehrsleistung von rund 26,8 Milliarden Personenkilometern erbracht. Im zweiten Quartal 2022 waren es mehr als 2,5 Milliarden Personen und eine Verkehrsleistung von rund 25,4 Milliarden Personenkilometern. Im zweiten Quartal 2022 war somit die Anzahl der Personen um rund 11 Prozent und die der Personenkilometer um rund 5 Prozent geringer als 2019. Die Anzahl beförderter Personen ist somit stärker gefallen als die Verkehrsleistung. Dies legt die Vermutung nahe, dass die Bahn im zweiten Quartal 2022 tendenziell für längere Reisen genutzt wurde als 2019 (vgl. Abbildung 2).
- Im dritten Quartal 2019 waren es im Liniennahverkehr mit Bussen und Bahnen rund 2,75 Milliarden beförderte Personen und 26,3 Milliarden Personenkilometer, während es im dritten Quartal 2022 rund 2,7 Milliarden Personen und 29,3 Milliarden Personenkilometer waren. Während im dritten Quartal 2022 im Vergleich zum dritten Quartal 2019 rund 2,4 Prozent weniger Personen befördert wurden, ist die Anzahl an Personenkilometer um nahezu 12 Prozent gestiegen.

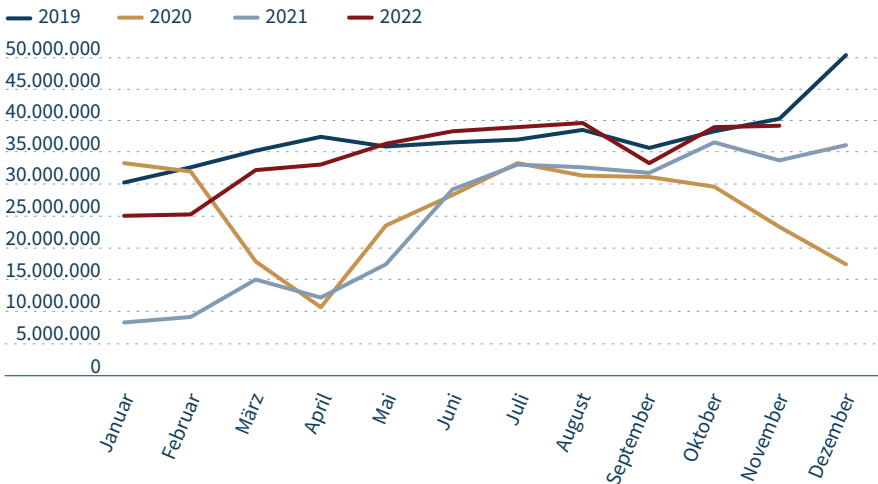
Die dadurch induzierte These lautet: Das 9-Euro-Ticket wurde vor allem für Ausflüge genutzt, da diese tendenziell mit längeren Fahrten verbunden sein dürften. Im folgenden Abschnitt wird daher untersucht, ob entsprechende Effekte auf Passantenfrequenzen in Großstädten, Einzelhandel und Gastgewerbe festgestellt werden können.

Auswirkungen auf Einzelhandel und Gastgewerbe

Die Nutzung des 9-Euro-Tickets für Ausflüge sollte sich besonders an der Anzahl an Passanten in Großstädten zeigen, da sie attraktive Ausflugsziele sind. Im Folgenden wird die Entwicklung des Passantenverkehrs in Deutschland im Zeitraum 2019 bis 2022 näher betrachtet (Abbildung 4). Hierzu werden die Messungen der Firma Hystreet (hystreet.com) herangezogen. Mit den Passantendaten lässt sich die Entwicklung von Besuchern von deutschen (Groß-)Städten analysieren. Insgesamt zählt Hystreet aktuell, verteilt über 95 Städte und sechs Bundesländer, an 240 Standorten mithilfe von Laserscannern die Anzahl an Passanten, die Einkaufsstraßen durchqueren. Menschen mit einer Körpergröße über 90 cm gehen in die Statistik ein und werden nach Herstellerangabe mit einer Zählergenauigkeit von 99 Prozent (bis zu einem Passantendurchfluss von rund 500 Personen pro Minute) erfasst. Für den Zeitraum 2019

Entwicklung des Passantenverkehrs in Deutschland 2019 bis 2022 Abbildung 4

Summe der Passantendaten aus 21 Städten¹⁾



Datenstand: 1.12.2022. 1) Gezählt in 43 Straßen (Zählstellen).
Quellen: Hystreet (hystreet.com); Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 4: <http://dl.iwkoeln.de/index.php/s/XwyyKyn95FwbeeG>

bis einschließlich 2022 stehen Zählstellen an 43 Standorten in 21 Städten zur Verfügung, da hier durchgängig Messungen erfolgt sind. Konkret handelt es sich bei den Städten um Berlin (1 Zählstelle), Bonn (2), Darmstadt (1), Dortmund (1), Düsseldorf (6), Erfurt (1), Frankfurt am Main (2), Freiburg (1), Hamburg (4), Hannover (3), Köln (3), Leipzig (2), Mainz (3), Mannheim (1), München (1), Münster (2), Nürnberg (3), Osnabrück (3), Saarbrücken (1), Stuttgart (1) und Wiesbaden (1). Aufgrund von temporären Störungen wie Stromausfällen kommt es zu einzelnen fehlenden Messungen an den betrachteten Standorten (circa 0,5 Prozent aller Messungen). Die fehlenden Messungen werden mithilfe der vorhandenen Messungen linear interpoliert, sodass die Auswirkungen aggregiert auf Monatsmessungen gering sind.

Im Geltungszeitraum des 9-Euro-Tickets wurden rund 113,7 Millionen Passanten gezählt. Im entsprechenden Zeitraum des Jahres 2019 waren es hingegen nur ungefähr 109,2 Millionen Passanten. Das entspricht einem Anstieg von rund 4,1 Prozent oder

4,5 Millionen Passanten. Der größte Unterschied lag hier im Juli, als 2022 rund 5,3 Prozent mehr Passanten unterwegs waren. Wird hingegen das Gesamtjahr betrachtet, ist eine entgegengesetzte Entwicklung feststellbar: Im gesamten Zeitraum Januar bis November 2019 wurden rund 17,9 Millionen mehr Passanten gezählt als im gleichen Zeitraum 2022. Dies gilt besonders auch für den September 2022, den ersten Monat nach Ablauf des 9-Euro-Tickets. Hier wurden rund 6,8 Prozent oder mehr als 2,3 Millionen Passanten weniger gezählt als 2019.

Entsprechend der Analyse der Hystreet-Daten kann festgehalten werden, dass das 9-Euro-Ticket der Hypothese nach tatsächlich mehr Ausflüge induziert hat, als dies für die übrigen Monate des Jahres 2022 verglichen mit dem Vor-Corona-Zeitraum der Fall war. Im Folgenden soll daher näher untersucht werden, ob damit auch positive Auswirkungen auf den Einzelhandel und das Gastgewerbe verbunden waren.

Zunächst werden die Umsätze speziell in Einzelhandelsbereichen untersucht, die tendenziell in den Innenstädten und Dorfzentren anzutreffen sind. Dazu wird die Analyse von Goecke und Rusche (2022) herangezogen, in der entsprechende Kategorien der Einteilung der Wirtschaftsbereiche des Statistischen Bundesamtes identifiziert wurden. Werden diese Wirtschaftsbereiche herangezogen und ihre Umsätze im Jahr 2020 aus der Jahresstatistik im Einzelhandel (Statistisches Bundesamt, 2022d) mithilfe der Entwicklung gemäß der Monatsstatistik (Statistisches Bundesamt, 2022c) für die Jahre 2021 und 2022 fortgeschrieben, resultieren bei konstanten Preisen die Angaben in Abbildung 5.

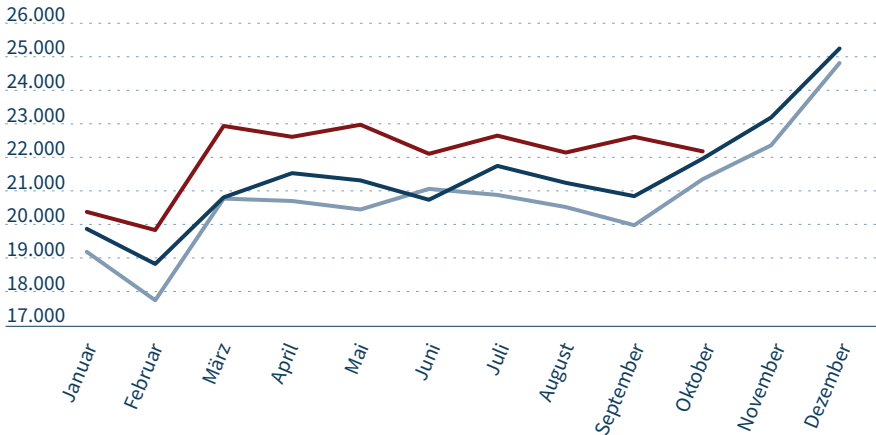
Der gesamte Einzelhandel konnte in den Jahren 2020 und 2021 Umsatzgewinne verzeichnen (s. hierzu Goecke/Rusche, 2022). Die Innenstadt musste hingegen Umsatzrückgänge hinnehmen. Bemerkenswert an den aktuellen Werten ist, dass die realen Umsätze in der Innenstadt 2022 teils deutlich über den Werten von vor der Pandemie liegen. Wird der Zeitraum des 9-Euro-Tickets im Jahr 2022 mit den Monaten davor und danach verglichen, kann gemäß Abbildung 5 jedoch keine Auffälligkeit attestiert werden. Das 9-Euro-Ticket hat offensichtlich zu keinen realen Mehrumsätzen in der Innenstadt geführt.

Entwicklung der Innenstadt-Umsätze in Deutschland

Abbildung 5

Angaben für die Jahre 2018, 2019 und 2022 in konstanten Preisen in Millionen Euro

— 2018 — 2019 — 2022



Datenstand: 14.12.2022. Basierend auf Einzelhandelsbereiche, die gemäß Goecke und Rusche (2022) überwiegend in Innenstädten und vergleichbaren Zentren anzutreffen sind.
Quellen: Statistisches Bundesamt, 2022c; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 5: <http://dl.iwkoeln.de/index.php/s/imHYsn8sGYtqabM>

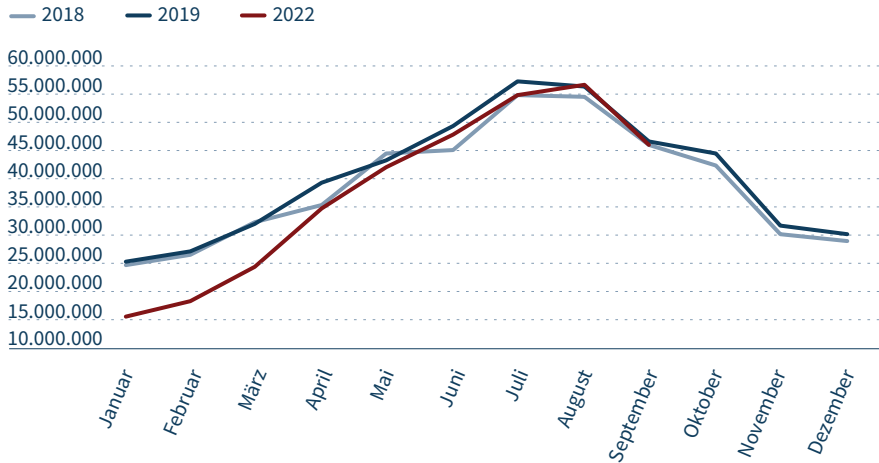
Daher wird im Folgenden untersucht, ob die zusätzlichen Ausflüge, welche die Analyse bisher nahelegt, zu positiven Effekten im Gastgewerbe geführt haben. Abbildung 6 (oberer Teil) gibt dazu die Entwicklung der Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben in Deutschland in den Jahren 2018, 2019 und 2022 wieder. Für das Jahr 2022 liegen Werte bis einschließlich September vor. Es wird deutlich, dass die Anzahl an Übernachtungen zu Beginn des Jahres 2022 noch weit unterhalb der Jahre 2018 und 2019 lag, die sich in etwa gleich entwickelt haben. Bis zum April 2022 sind die Übernachtungen in Deutschland jedoch rapide gestiegen, sodass ab April die Werte der Jahre 2018 und 2019 erreicht wurden. Ab April verlief die Entwicklung in den drei betrachteten Jahren relativ ähnlich, sodass keine Auffälligkeiten besonders im Sommer 2022 festgestellt werden konnten. Die einzige Ausnahme bildet der Monat August 2022, in dem rund 58,2 Millionen Übernachtungen erfasst wurden. Ein höherer Wert wurde nur im Juli 2019 mit rund 58,8 Millionen Übernachtungen verzeichnet. Dieser Höhepunkt im August 2022 muss jedoch nicht eine Folge des 9-Euro-Tickets

Entwicklung im deutschen Beherbergungs- und Gastgewerbe

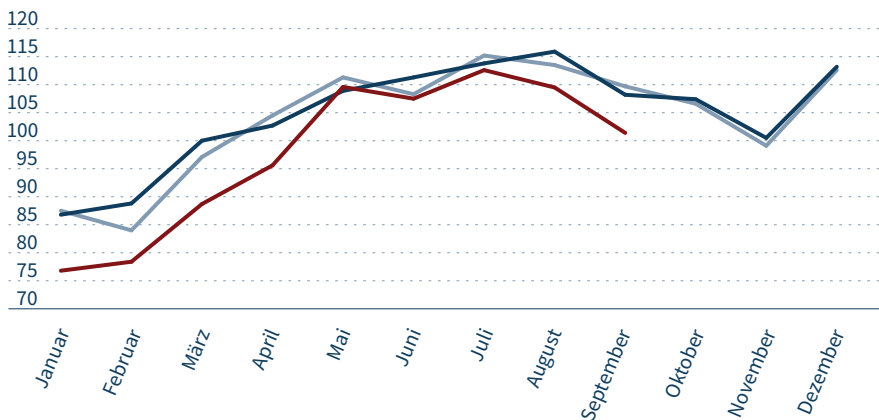
Abbildung 6

Angaben für die Jahre 2018, 2019 und 2022

Anzahl der Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben



Realer Umsatz im Gastgewerbe¹⁾, Index 2015 = 100



Datenstand: 1.12.2022. 1) Umsätze in Restaurants, Gaststätten, Imbissstuben, Cafés u. Ä. ohne Mehrwertsteuer.
 Quellen: Statistisches Bundesamt, 2022e; 2022f; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 6: <http://dl.iwkoeln.de/index.php/s/wtFkf2gipszkNg2>

darstellen, wie dies analog im Juli 2019 bereits ohne 9-Euro-Ticket der Fall war. Es kann somit nicht davon ausgegangen werden, dass das günstige Nahverkehrsticket zu mehr Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben geführt hat.

Neben den Beherbergungsbetrieben könnten auch gastronomische Betriebe von Ausflugsreisen profitieren. Abbildung 6 (unterer Teil) stellt diesbezüglich die Entwicklung der realen Umsätze in Restaurants, Imbissstuben, Cafés und ähnlichen Einrichtungen in den Jahren 2018, 2019 und 2022 dar. Die Umsätze des Jahres 2022 liegen mit Ausnahme des Monats Mai zum Teil deutlich unter den Werten der Jahre 2018 und 2019. Dies gilt auch für den Höchstwert im Juli 2022. In der Gesamtbetrachtung kann folglich keine außergewöhnliche Entwicklung im Jahr 2022 gesehen werden, da der Verlauf der Umsätze gerade im Zeitraum des 9-Euro-Tickets gleichgerichtet, aber unterhalb des Jahres 2018 ist.

Ausblick auf das 49-Euro-Ticket

Mit Blick auf die gesamte Mobilität in Deutschland wurde festgestellt, dass die Senkung der Energiesteuer und die Einführung des 9-Euro-Tickets tendenziell zu keiner Zunahme des Mobilitätsgeschehens im Jahr 2022 geführt haben. Die gesamte Mobilität wird hierzulande maßgeblich durch den Pkw-Verkehr dominiert. Dies hat zur Folge, dass die starke Zunahme des Schienenverkehrs bei Strecken ab 30 Kilometern um rund 40 Prozent im Juni, Juli und August 2022 gegenüber dem Jahr 2019, die zum Teil durch die Verlagerung von Freizeitfahrten vom Pkw auf die Schiene resultierte, kaum merkliche Auswirkungen auf das gesamte Mobilitätsgeschehen hatte. Lediglich beim Leichtverkehr auf Autobahnen ist ein leichter Rückgang zu beobachten. Positive Effekte des 9-Euro-Tickets gab es nicht nur auf den Schienenverkehr, sondern auch auf die Reiselänge und den Passantenverkehr in Großstädten. Diese Effekte haben sich jedoch nicht spürbar in den Übernachtungen und Umsätzen im Einzelhandel in der Innenstadt und im Gastgewerbe niedergeschlagen. Das heißt jedoch nicht, dass es entsprechende Effekte generell nicht gibt. Vor allem die hohen Inflationsraten im Jahr 2022 können zu einem negativen Realeinkommenseffekt geführt haben. Der positive Einkommenseffekt durch das 9-Euro-Ticket (und die Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe) kann diesen negativen Effekt zum Teil ausgeglichen haben. Hinweise darauf liefern die hohen nominalen Umsätze in der Gastronomie und das leichte reale

Umsatzplus im Einzelhandel im Jahresverlauf 2022. Hier schlagen sich jedoch auch Nachholeffekte nieder, die zum Teil aus öffentlichen Transferzahlungen sowie dem Auflösen der pandemiebedingt hohen Sparpolster resultieren (Bardt et al., 2022).

Für das Deutschlandticket, das künftig voraussichtlich 49 Euro pro Monat kosten wird (Bundesregierung, 2022b), können somit folgende Ableitungen getroffen werden:

- Vor allem der **Schienerverkehr** dürfte durch das 49-Euro-Ticket profitieren. Dies gilt auch, weil konkurrierende Verkehrsträger voraussichtlich nicht gleichzeitig gefördert werden. Aufgrund des höheren Preises dürften die Effekte jedoch geringer sein als beim 9-Euro-Ticket.
- Der **Pkw-Leichtverkehr** könnte moderat zurückgehen. Vor allem da das Ticket langfristig gilt und es sich nicht nur um einen zeitlich begrenzten Sondereffekt handelt, kann es die langfristige Planung von Pendlern weg vom Auto beeinflussen.
- Es dürfte zu mehr **Ausflugsreisen, besonders in die Großstädte**, kommen, da die Grenzkosten einer weiteren Reise null betragen und die Komplexität im Tariffsystem drastisch reduziert wird.
- Die Zunahme an Reisen mit dem ÖPNV dürfte diesen jedoch besonders an **Wochenenden** vor Herausforderungen stellen und entsprechende Investitionen erfordern. Ansonsten können die positiven Effekte – etwa durch Reisefrust – vermindert werden.
- Das günstige Ticket übt einen **positiven Einkommenseffekt** vor allem auf diejenigen Verbraucher aus, die bereits ein teureres Abonnementticket verwenden. Dadurch können die negativen Auswirkungen der derzeit hohen Inflation verringert werden.
- Weitere positive Effekte oder die Abmilderung bestehender negativer Effekte auf **andere Wirtschaftsbereiche** – wie etwa dem Hotel- und Gaststättenwesen – sind möglich. Dies bedarf weiterer Analysen.

Zuletzt muss noch auf die Wirtschaftlichkeit eingegangen werden. Gemäß einer Studie im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (Roland Berger, 2021, 58) betragen die Gesamtbetriebskosten im ÖPNV 2018 – dem zuletzt genannten Jahr – rund 25,5 Milliarden Euro. Lediglich 15,6 Milliarden Euro waren etwa durch Fahrtent-

gelte gedeckt. Mehr als 9,9 Milliarden Euro mussten zusätzlich durch öffentliche Stellen finanziert werden. Das 9-Euro-Ticket hat diesen Finanzierungsbedarf noch verschärft, da laut einer Prognose der Bundesregierung (2022c) 2,5 Milliarden Euro an die Bundesländer gezahlt werden müssen, um die entgangenen Einnahmen durch Ticketverkäufe auszugleichen. Auf das Gesamtjahr hochgerechnet bedeutet dies eine Verdopplung des öffentlichen Zuschusses. Selbst ohne gestiegene Kosten seit dem Jahr 2018 sind im Durchschnitt rund 6,4 Milliarden Euro Gesamtbetriebskosten im ÖPNV pro Quartal angefallen. Dem standen Einnahmen aus Ticketverkäufen durch das 9-Euro-Ticket von 738 Millionen Euro gegenüber; das sind die 52 Millionen verkauften 9-Euro-Tickets plus die 10 Millionen Abonnenten (VDV, 2022). Würde die Nutzung des 49-Euro-Tickets analog zu den drei Monaten des 9-Euro-Tickets erfolgen, was ein sehr optimistisches Szenario ist, könnten Ticketeinnahmen im Gesamtjahr von rund 16,1 Milliarden Euro erwartet werden. Somit ist auch dieses Ticket bei Weitem nicht kostendeckend, besonders vor dem Hintergrund steigender Kosten für den ÖPNV.

Literatur

Bardt, Hubertus et al., 2022, Konjunktur in der Grauzone – IW-Konjunkturprognose Winter 2022, IW-Report, Nr. 67, Köln

BASSt – Bundesanstalt für Straßenwesen, 2022, Verkehrsbarometer 2022, Entwicklung des Straßenverkehrs auf Bundesfernstraßen nach Monaten, Stand: 15.11.2022, o. O.

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022, Das 9-Euro-Ticket war ein Erfolg, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/9-euro-ticket-beschlossen.html> [5.12.2022]

Bundeskartellamt, 2022, Kraftstoffpreise, Abstand zum Rohölpreis und regionale Unterschiede, Grafiken und weitere Erläuterungen zur Pressemitteilung vom 10. Juni 2022, https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Pressemitteilungen/2022/10_06_2022_Benzinpreise_Erlaeuterungen.pdf?__blob=publicationFile&v=6 [5.12.2022]

Bundesregierung, 2022a, Maßnahmenpaket des Bundes zum Umgang mit den hohen Energiekosten, Ergebnis des Koalitionsausschusses vom 23. März 2022, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/publikationen/massnahmenpaket-des-bundes-zum-umgang-mit-den-hohen-energiekosten-2020522> [5.12.2022]

Bundesregierung, 2022b, 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/faq-9-euro-ticket-2028756> [2.12.2022]

Bundesregierung, 2022c, Hürden für Deutschlandticket beseitigt, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/ministerpraesidentenkonferenz-2152454> [15.12.2022]

Europäische Kommission, 2021, EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2021, Luxemburg

Europäische Kommission, 2022, EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2022, Luxemburg

Goecke, Henry / Rusche, Christian, 2022, Coronapandemie: Auswirkungen auf den Einzelhandel in den Innenstädten, in: Wirtschaftsdienst, 102. Jg., Nr. 4, S. 298–302

Puls, Thomas / Wendt, Jan Marten, 2022, Hohe Spritpreise. Autofahrer gehen vom Gas, IW-Report, Nr. 54, Köln

Roland Berger, 2021, Verkehrswende gestalten – Leistungsstark & nachhaltig, Gutachten im Auftrag des VDV über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität, München

Statistisches Bundesamt, 2022a, Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten, Experimentelle Daten (EXDAT), <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html> [3.1.2023]

Statistisches Bundesamt, 2022b, Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Unternehmen, Beförderte Personen, Personenkilometer (Personenverkehr mit Bussen und Bahnen): Deutschland, Quartale, Verkehrsart, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2022c, Monatsstatistik im Einzelhandel, Umsatz im Einzelhandel: Deutschland, Monate/Quartale/Halbjahre, Preisarten, Wirtschaftszweige, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2022d, Monatsstatistik im Gastgewerbe, Umsatz im Gastgewerbe: Deutschland, Monate/Quartale/Halbjahre, Preisarten, Wirtschaftszweige, WZ08-561 Restaurants, Gaststätten, Imbissstuben, Cafés u. Ä., Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2022e, Jahresstatistik im Einzelhandel, Unternehmen, Beschäftigte, Umsatz und weitere betriebs- und volkswirtschaftliche Kennzahlen im Handel: Deutschland, Jahre, Wirtschaftszweige, Wiesbaden

Statistisches Bundesamt, 2022f, Monatserhebung im Tourismus, Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben: Deutschland, Monate, Wiesbaden

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2022, Bilanz zum 9-Euro-Ticket, <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx> [2.12.2022]

The Economic Impact of the 9-Euro-Ticket

The 9-Euro-Ticket, which provided a month's unlimited travel on local and regional trains, trams and buses throughout Germany, was available from June to August 2022. It offered a significant simplification of the country's many regional fare systems and also reduced the cost of mobility in general. However, the positive effects were limited by the fact that car travel, the dominant mode of transport, was also subsidised over the same period. This, together with the limited timeframe of the special offer, meant that few motorists could be persuaded to make a long-term commitment to public transport. The lowering of the energy tax and the introduction of the 9-Euro-Ticket failed to induce an uptick in mobility in the full year 2022. Temporarily, however, the use of rail transport increased dramatically and there was a moderate decline in light vehicle traffic on the roads. There was a noticeable rise in the number of short excursions, for which there was a partial shift from private car to public transport. While distances travelled and pedestrian traffic in major cities grew, this was not reflected in the number of overnight stays or real turnover in city centre retail and hospitality, albeit these effects may have been masked by last year's generally high inflation. The imminent introduction of a successor to the 9-Euro-Ticket offers the prospect of an increase in the use of public transport by commuters and for weekend excursions and this will require substantial investment in the relevant infrastructure.