

Deutschlandticket: Mehr Schaden als Nutzen für das Land?

Online-Veranstaltung der Reihe Mobilität im Wandel
zum Thema „Mobilität für alle? Die Bilanz des Deutschlandtickets ein Jahr danach“

Hochschule RheinMain

Wiesbaden, 27.11.2024

Prof. Dr. Andreas Krämer
exeo Strategic Consulting AG
Wittelsbacherring 24,
53115 Bonn
andreas.kraemer@exeo-consulting.com
Tel. +49 (0) 178 256 2241

“Everything should be made as simple as possible, but not simpler” (A. Einstein) – Und: Was ist des „Pudels Kern“?

Wie stark kann **Nachfrage** für das System Nahverkehr **gewonnen** werden und wie kommt diese Nachfrage zustande (**Verlagerung** von anderen Verkehrsmitteln oder **induzierter** Verkehr)?



Agenda

1. Der Startpunkt: Das 9-EuroTicket

2. Nutzen und Kosten des Deutschlandtickets

3. Ausblick: Was wollen wir (im ÖPNV) erreichen?

Sep. 24: Studienergebnisse des ifo-Instituts stufen das 9-Euro-Ticket als ineffizient ein und stellen das Deutschlandticket infrage

Medienberichte zur im Sep. 2024 veröffentlichten ifo-Studie zum 9-Euro-Ticket

Personennahverkehr

ifo INSTITUT **Ifo lässt kein gutes Haar am 9-Euro-Ticket**

Das Münchner Ifo-Institut hat nachgerechnet, ob Aufwand und Ertrag des 9-Euro-Tickets in einem sinnvollen Verhältnis stehen. Das Ergebnis ist niederschmetternd.

Home > 9-Euro-Ticket senkt de

02.09.2024, 14.06 Uhr

Pressemitteilung - 2. September 2024

9-Euro-Ticket senkt den Autoverkehr wenig und erhöht Zugverspätungen deutlich

Deutschlandticket nutzlos? Diese Zahlen sind alarmierend

Forscher üben heftige Kritik: 9-Euro- und Deutschlandticket vollkommen sinnlos?

Den Nutzungszahlen nach war das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 ein voller Erfolg. Als Klimaschutzmaßnahme hat das Angebot aber versagt, wie Forscher:innen jetzt berechnet haben. Ähnliches gelte auch für das Deutschlandticket.

Startseite > Wirtschaft

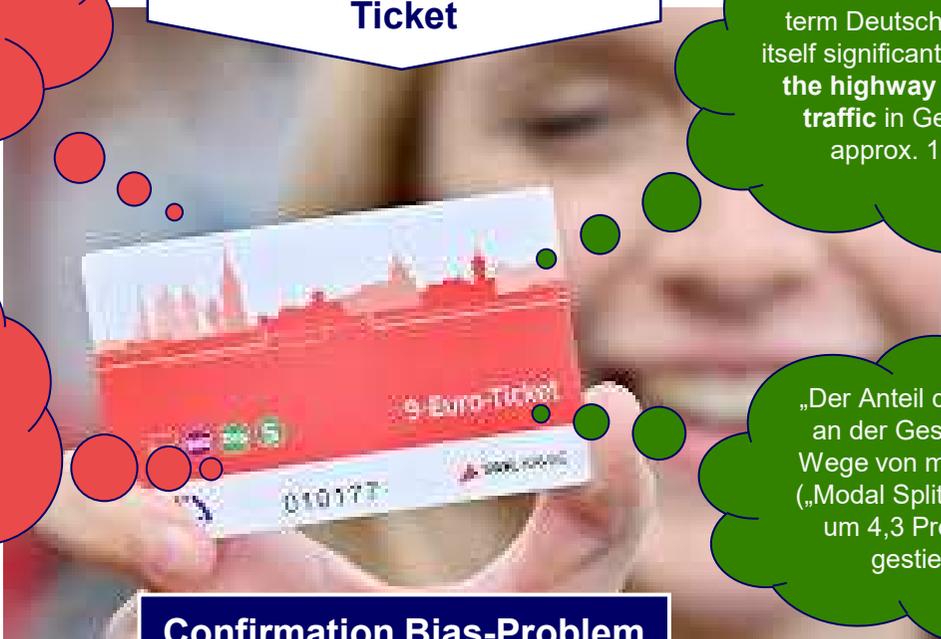
9-Euro-Ticket enttäuscht: Zunehmende Verspätungen, marginaler Klimaschutz

Bilanz des 9-Euro-Tickets

Etwas weniger Autos, viel mehr Zugverspätungen



Widersprüchliche Analyseergebnisse zwei Jahre nach Ende des 9-Euro-Tickets



Auf der Suche nach der Wahrheit zum 9-Euro-Ticket

„Es ergeben sich dabei rd. 0,4 Millionen **zusätzliche Tonnen CO2** durch Mehrfahrten im ÖV...“ (1)

„Insgesamt deuten diese Ergebnisse darauf hin, dass das 9-Euro-Ticket nur wenige Menschen dazu ermutigt hat, Autofahrten durch Fahrten mit der Bahn zu ersetzen“ (2)

„The introduction of the long-term Deutschland-Ticket itself significantly **decreases the highway passenger traffic** in Germany by approx. 10%“ (3)

„Der Anteil der Zugfahrten an der Gesamtzahl aller Wege von mehr als 30 km („Modal Split“) ist temporär um 4,3 Prozentpunkte gestiegen“ (4)

Confirmation Bias-Problem in der Wissenschaft?

- (1) Waldorf, I., Loder, A., Bogenberger, K. (2024). *Klimaeffekt des 9-Euro-Tickets: Pivotierung des MID Datensatzes basierend auf einem Propensity Score Modell.*
- (2) Liebensteiner, M., Losert, J., Necker, S., Neumeier, F., Pätzold, J., Wichert, S. (2024). *Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. ifo Schnelldienst, 77 (8), 35-38.*
- (3) Klotz, P. A., Daniel, T., Gail, M. M. (2024). *The Impact of Public Transport Subsidies on Highway Traffic: Evidence from Germany. Beiträge zur Jahrestagung des Vereins für Socialpolitik 2024, Kiel.*
- (4) MCC Berlin (2024). *D-Ticket Impact Tracker. Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC Berlin), <https://mcc-berlin-ariadne.shinyapps.io/dticket-tracker/#In%20K%C3%BCrze>. Zugriffen: 15.9.2024*

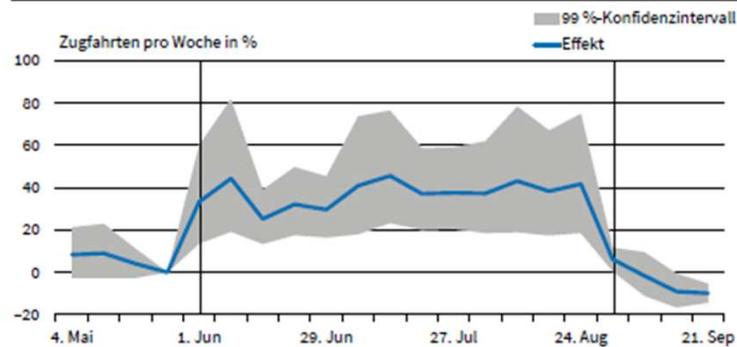
Das Team des ifo-Instituts nutzt dieselben Daten, die exeo für die Validierung des eigenen Untersuchungsdesigns herangezogen hat

Beobachtung

Ausschnitt aus dem Studienbericht des ifo-Instituts und widersprüchliche Ergebnisse

Abb. 1

Veränderung der Zugfahrten basierend auf Mobilitätsdaten 2022

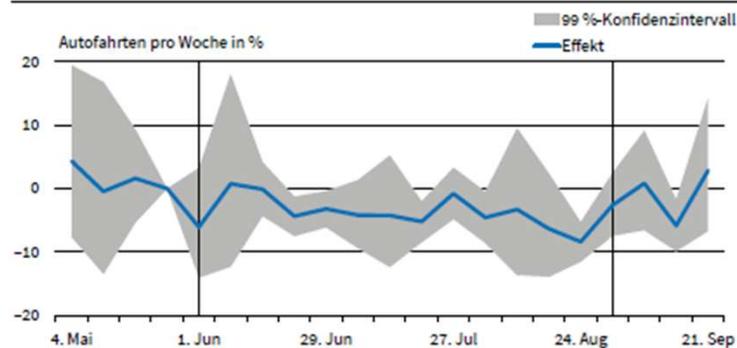


Quelle: Teralytics; Liebensteiner et al. (2024).

© ifo Institut

Abb. 2

Veränderung der Autofahrten basierend auf Mobilitätsdaten 2022



Quelle: Teralytics; Liebensteiner et al. (2024).

© ifo Institut

gesamte Zeit bedeutet dieses Ergebnis, dass das 9-Euro-Ticket zu einer Erhöhung des Fahrgastaufkommens in Zügen um fast 430 000 Personen pro Tag führte. Nach Auslaufen des Tickets im September sinkt die Zahl der Zugfahrten mindestens wieder auf das normale Ausgangsniveau ab, in der Tendenz sogar leicht darunter.

Abbildung 2 zeigt die gleiche Analyse bezogen auf die Anzahl der unternommenen Autofahrten. Im Gegensatz zu den Zugfahrten findet hier nur eine kleine Veränderung statt, der Rückgang der Autofahrten über den gesamten Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets beträgt lediglich 4–5%. Insgesamt deuten diese Ergebnisse darauf hin, dass das 9-Euro-Ticket nur wenige Menschen dazu ermutigt hat, Autofahrten durch Fahrten mit der Bahn zu ersetzen. Es sollte jedoch beachtet werden, dass unsere mobilfunkbasierten Mobilitätsdaten nur Fahrten von mindestens 30 km abdecken. Folglich könnte diese Schätzung als untere Grenze interpretiert werden. Unsere Ergebnisse basierend auf dem Verkehrsvolumen bestätigen aber den Befund. Die von Verkehrszählstellen registrierte Anzahl von PKW sank nur um etwa 1%.

GESTEIGERTE NACHFRAGE VERURSACHT ZUGVERSÄTUNGEN

Die Verkehrsbetriebe waren für den Ansturm auf den ÖPNV nicht gewappnet. Dies spiegelte sich in Überfüllung wider, bei uns gemessen als Zugverspätung. Wie Abbildung 3 zeigt, sind die Zugverspätungen über den Gültigkeitszeitraum konstant höher. Während ohne

Liebensteiner et. al. (2024): Ergebnisse deuten darauf hin, „dass das 9-Euro-Ticket nur **wenige** Menschen dazu ermutigt hat, **Autofahrten** durch Fahrten mit der Bahn **zu ersetzen**“; ähnliche Interpretation bei Follmer und Knie (2024) zum DT

Klotz et al. (2024): „Relying on an unique dataset of highway counting data and exploiting a difference-in-differences setting, we find a significant **decrease in passenger traffic** on German highways of **more than 18 %**. An event study design provides empirical support for the parallel trend assumption and shows that the traffic decrease has been only temporary.“

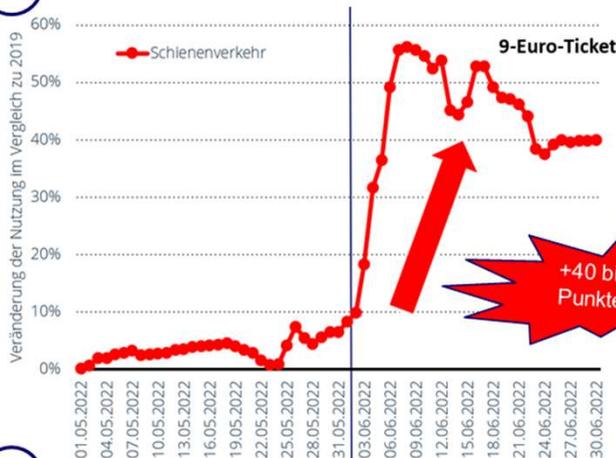
Quelle: Liebensteiner et. al. 2024

Eigene Analyse aus dem Jahr 2022: Ein genauerer Blick auf die Daten lohnt sich ...

Beobachtung

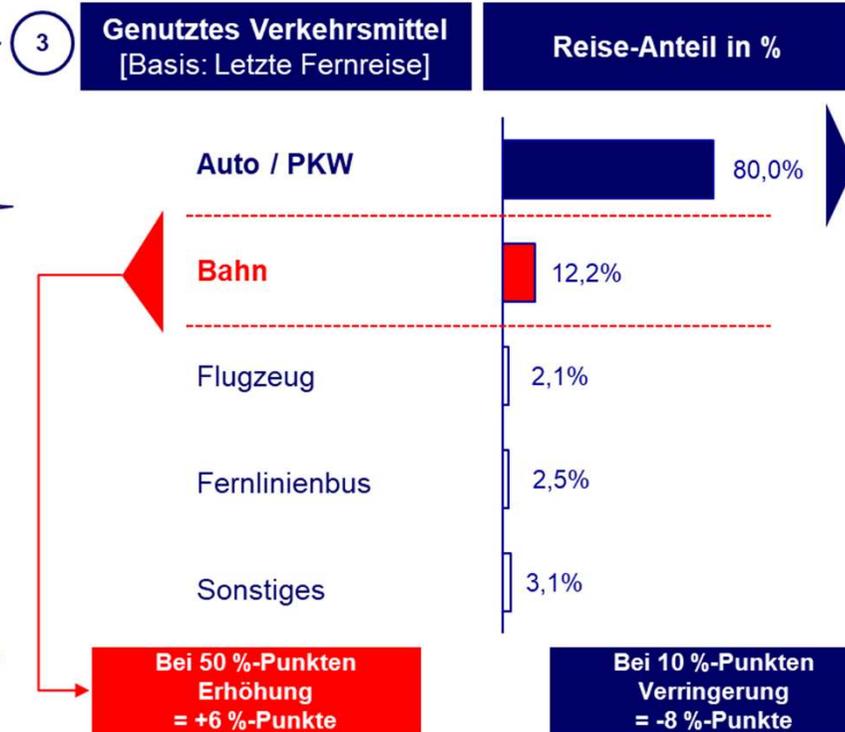
Veränderungen Straßen- und Schienenverkehr im Mai/Juni 2022

1 Destatis: Nachfragewirkung Schienenverkehr



„... führt zu mehr Mobilität“ (auf der Schiene)

Fernreisen in Deutschland (ab 50 km): Verteilung der genutzten Verkehrsmittel¹⁾



2 Destatis: Nachfragewirkung Straßenverkehr



„... keine Substitution“ (> 30 km Entfernung)

1) Welches Verkehrsmittel haben Sie für die Reise von ... nach ... (einblendenden Start und Ziel) hauptsächlich genutzt? Falls Auto/PKW: (a) Mit eigenem Auto, (b) Mitfahrer, (c) Mitfahrer über Mitfahrzentrale, (d) Mietwagen / Carsharing? Falls Bahn: (a) Bahn Fernverkehr (ICE / IC / EC), (b) Bahn Regionalverkehr (Regionalbahn, Regionalexpress etc.)? Hochrechnung der reportierten Reisen.

Agenda

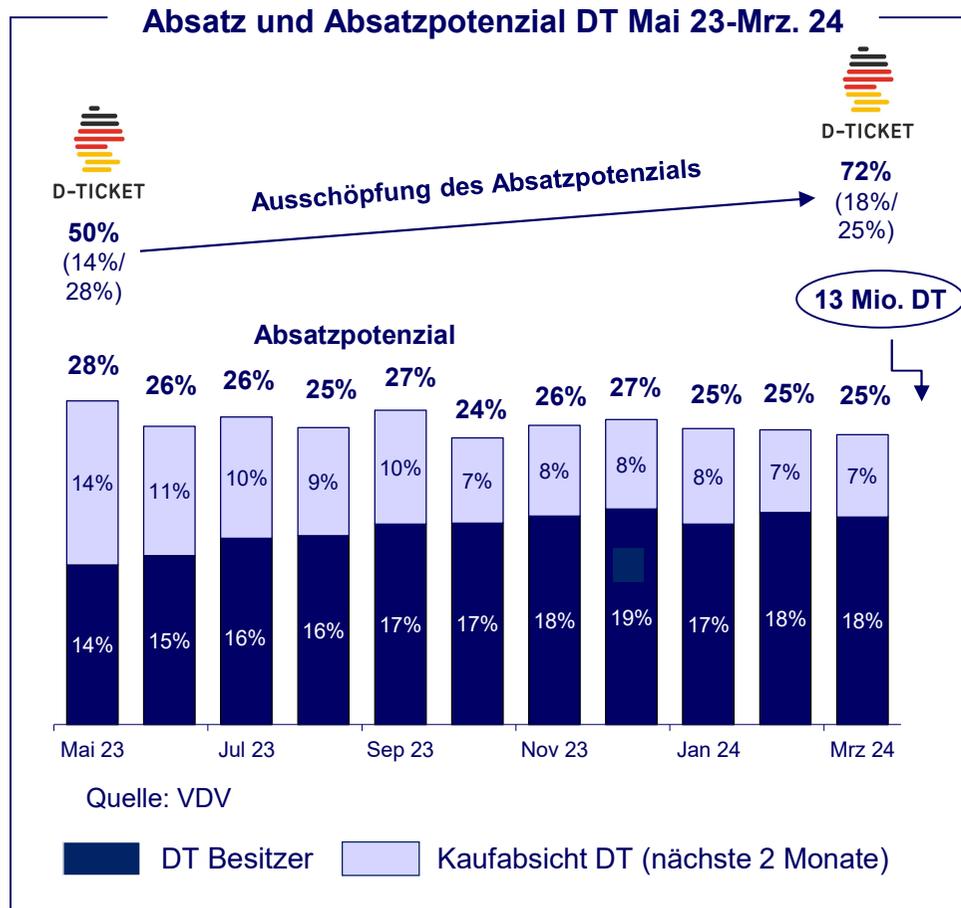
1. Der Startpunkt: Das 9-EuroTicket

2. Nutzen und Kosten des Deutschlandtickets

3. Ausblick: Was wollen wir (im ÖPNV) erreichen?

In den Medien wird das Deutschlandticket häufig als Problemfall beschrieben – Grund: Unklare Finanzierung

Die Absatzentwicklung beim Deutschlandticket und die Frage des Zielspektrums



Wer „hat den Hut auf“ ...



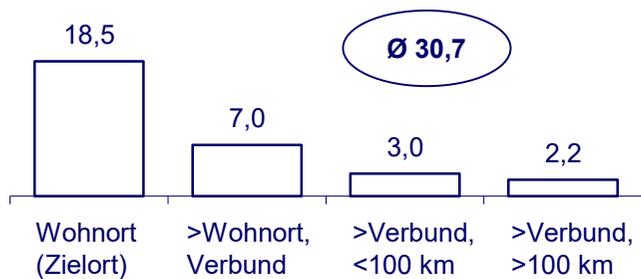
... und was wollen wir eigentlich erreichen?

Nachfrageverlagerung (Pkw → Nahverkehr): Entscheidend ist das Segment der Neu-Abo-Kunden

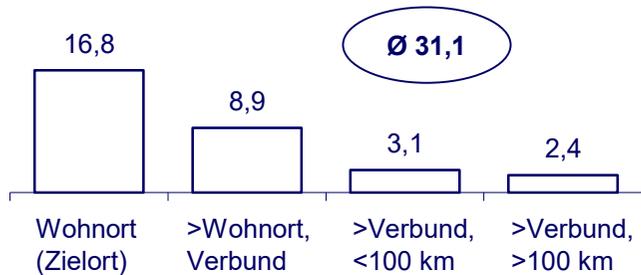
Befragung

Anzahl der Fahrten pro Monat mit dem DT*

1 OpinionTRAIN (Sep. 2023)



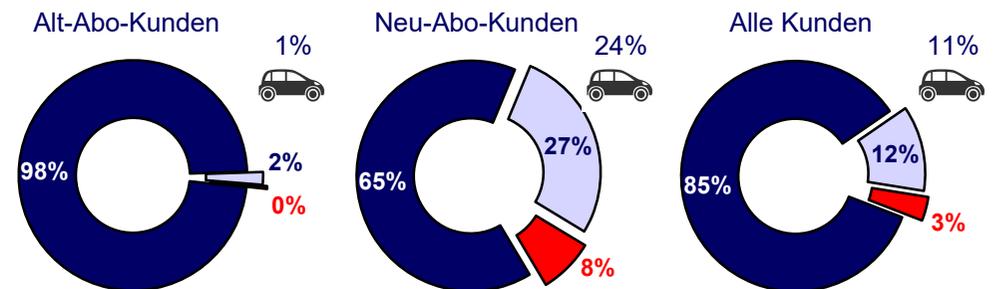
2 DT Lab (Okt. 2023); Validierungsstudie



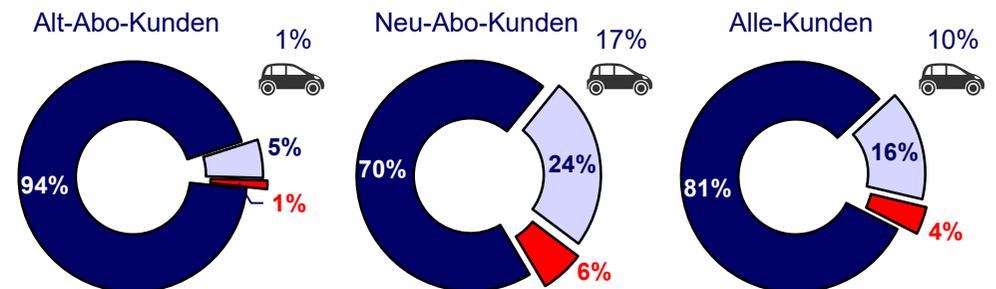
* Befragung am Ende des Kalendermonats: (1) Abfrage der Nutzungstage, (2) Abschätzung der Fahrten nach Fahrt-Typen (Validierung der Schätzwerte).

Alternative zum DT (Fahrten)**

1 OpinionTRAIN (Sep. 2023)



2 DT Lab (Okt. 2023); Validierungsstudie



■ Fahrten-Kannibalisierung ■ Fahrten-Verlagerung ■ Fahrten induziert

** Randomisierte Abfrage der individuell genutzten Fahrttypen; Gewichtung nach Fahrten.

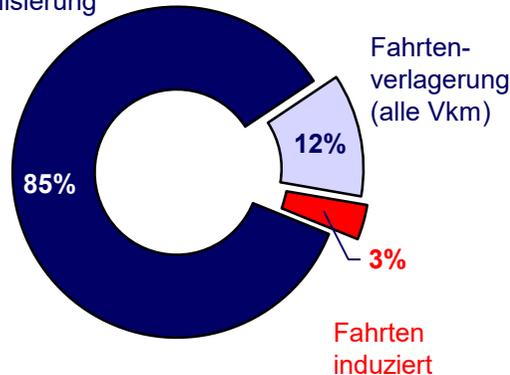
Substitution von Fahrten mit dem Pkw durch das Deutschlandticket: Vermeidung der externen Kosten des Pkw-Verkehrs

Befragung

Alternative zum Deutschlandticket

Insgesamt (% der Fahrten)

Fahrten-Kannibalisierung



Mehrverkehr: 15 %
Zugewinn: 18 %

Einfluss auf die Pkw-Nutzung



Fahrtenverlagerung vom Pkw

~ 11 Mio. Ticketbesitzer¹⁾
~ 10,7 % Fahrtenverlagerung
ø 30,7 Fahrten/Monat mit DT
ø 33,6 km je Fahrt (Pkw)
Σ 433 Mio. Pkw-Fahrten p.a.

Unterschiedliche Schritte zur Validierung und Kalibrierung der empirischen Daten (Methodentest, Ankerung an Sekundärdaten) genutzt

Effekte durch reduzierten Pkw-Verkehr

1

Kostensparnis für die Reisenden

- Ersparnis je DT und Monat: 22,3 EUR²⁾
- Ersparnis für alle DT-Nutzer: 2.945 Mio. EUR p.a.

2

Einsparung CO₂-Äquivalente

- CO₂-Äquivalente/Pkm: 18,3 kg
- CO₂-Äquivalente Einsparung: ca. 2,67 Mio. t p.a.³⁾

3

Reduzierte externe Kosten des Pkw-Verkehrs

- Externe Kosten Pkw: ø 9,45 Cent je Pkm⁴⁾
- Vermeidung ext. Kosten Pkw: 1.375 Mio. EUR p.a.

- 1) Bezogen auf Ihre letzte Nutzung des Deutschlandtickets: Was hätten Sie gemacht, wenn Sie das Deutschlandticket nicht besessen hätten? Validierung über Hintergrund-Informationen; Gewichtung anhand der Nutzungstage je Monat.
- 2) Wahrgenommene Kosten der Pkw-Nutzung: 25 EUR Cent pro km.
- 3) 0,00022 t CO₂-Äquivalente je km Autofahrt (1,2 DT je Autofahrt).
- 4) Externe Kosten: Konservative Schätzung (unterer Wert im Wertebereich der Literaturanalyse).

Die Zahlungsbereitschaften für das Deutschlandticket: Basis für die Abschätzung der Konsumentenrente

Befragung

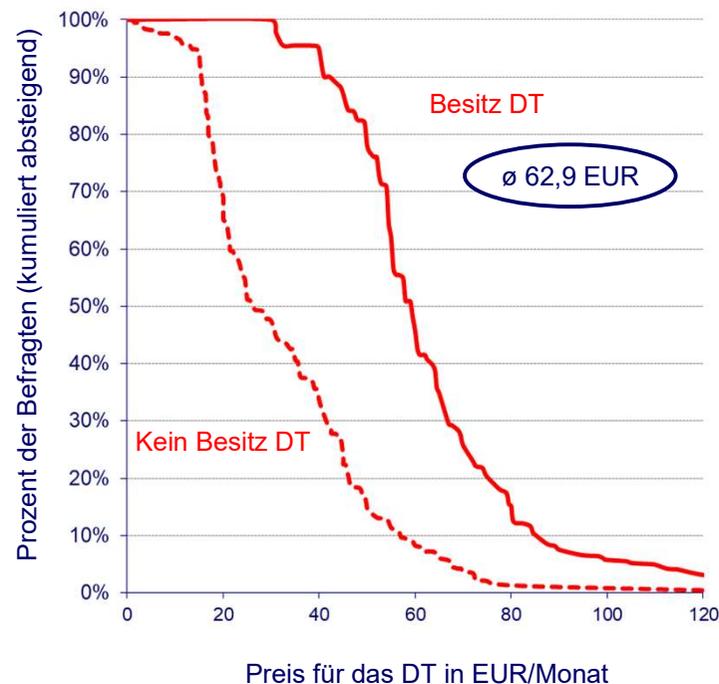
Konsumentenrente und Zahlungsbereitschaft für das Deutschlandticket bei Ticket-Nutzern und Nicht-Nutzern¹⁾

A

Konservative Schätzung Konsumentenrente

- Der Nutzen des Tickets für die Bevölkerung bezieht sich **nur** auf die **Ticketnutzer**.
- Der Nutzenbeitrag ergibt sich über die **aggregierte Konsumentenrente** (Delta zwischen dem mittleren gezahlten Preis von 46,00 Euro / Monat²⁾ und der mittleren Zahlungsbereitschaft von 62,90 Euro / Monat).
- Die Konsumentenrente liegt bei ca. 203 Euro pro Jahr und je DT-Nutzer, d.h. hochgerechnet bei ca. **2,23 Mrd. Euro** pro Jahr.

DT-Zahlungsbereitschaft



B

Optimistische Schätzung Konsumentenrente

- Der Nutzen des Tickets für die Bevölkerung bezieht sich **nicht nur** auf die **Ticket-Besitzer**.
- Erweiterter Nutzenbetrag im Sinne eines „Total Economic Value“: **Summe** der individuellen Zahlungsbereitschaften der **Ticketnutzer** und **Nichtnutzer**.
- Zusätzlich zu A wird für Nicht-Besitzer des Tickets mit Kaufpotenzial ein Betrag von 16,90 Euro pro Monat (für 4 Monate) angesetzt: Die Konsumentenrente beläuft sich auf **3,1 Mrd. Euro** pro Jahr.

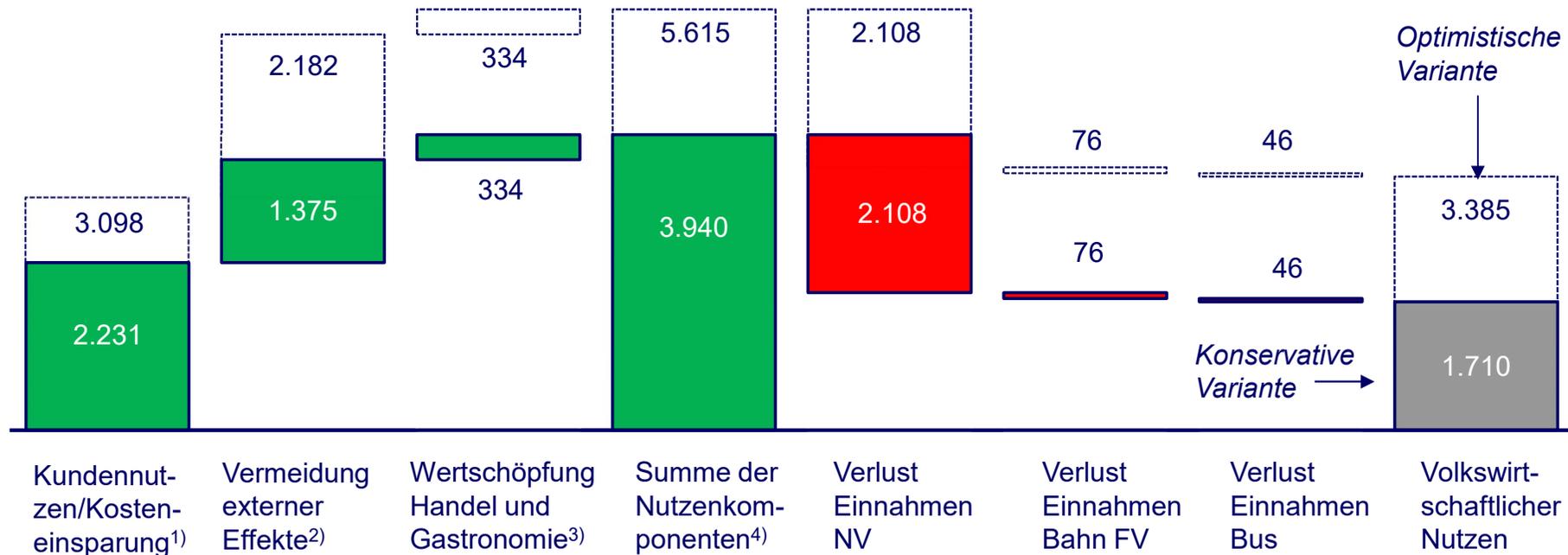
- Der Preis des Deutschlandtickets wird durch die Förderung der Bundesregierung möglich. Wenn Sie einmal an die Leistung des Deutschlandtickets denken (bundesweite Nutzung des Nahverkehrs): Welcher Preis für ein solches Ticket wäre für Sie ... 1. teuer, aber gerade noch angemessen, 2. so teuer, dass Sie das Ticket nicht mehr kaufen würden. Zahlungsbereitschaft aus den beiden Preispunkten ermittelt (Mittelwert).
- 80 % der DT zum Preis von 49 EUR und 20 % der DT zum Preis von 34 EUR.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

In einer Wohlfahrts-ökonomischen Betrachtung erzielt das Deutschlandticket einen Nettonutzen von mind. 1,7 Mrd. Euro p.a.

Kosten-Nutzen-Analyse für das Deutschlandticket in den ersten 12 Monaten (Mio. Euro)

Basis: 11 Mio. Deutschlandtickets im Jahresmittel



- 1) Kumulierte Zahlungsbereitschaft oberhalb des Ticketpreises (Konsumentenrente).
- 2) Mittlerer Wert an aggregierten externen Effekten je km multipliziert mit den substituierten Pkm vom Pkw.
- 3) Durch das Deutschlandticket induzierte Mehrausgaben in Handel und Gastronomie.
- 4) Es werden nicht alle Effekte quantifiziert: Imagegewinn für die NV-Branche und für den Standort Deutschland; Initialpunkt für strukturelle Veränderungen in der Branche / Digitalisierung; Komplexitätsreduktion und verbesserte soziale Teilhabe. Annahme: Vertriebskosten-Wirkungen im ersten Jahr neutral.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Agenda

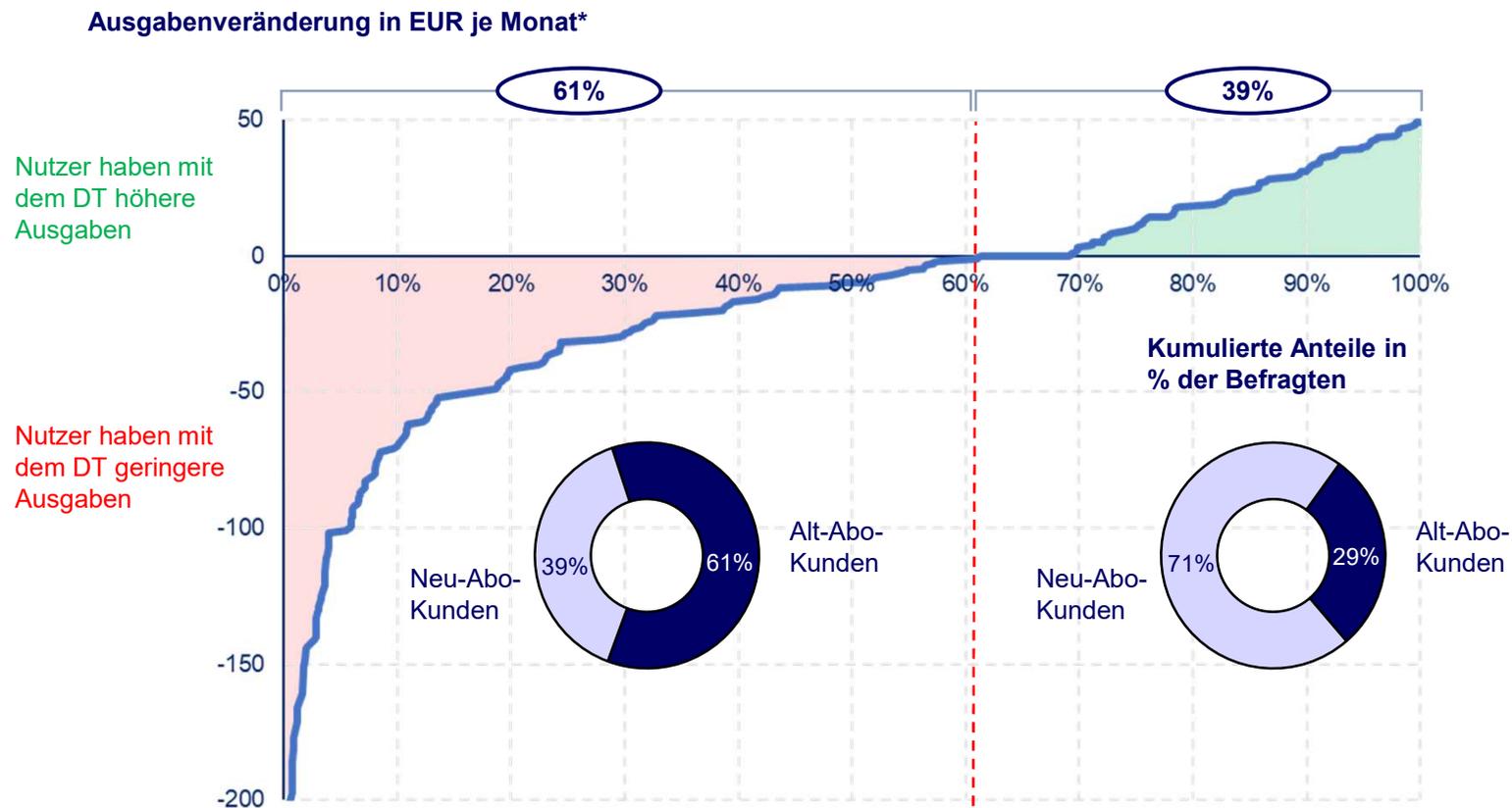
1. Der Startpunkt: Das 9-EuroTicket

2. Nutzen und Kosten des Deutschlandtickets

3. Ausblick: Was wollen wir (im ÖPNV) erreichen?

Bei 39 % der DT-Besitzer steigen durch das DT die Einnahmen für den ÖPNV im Vergleich zur Situation vor DT (Mai 2023) oder bleiben gleich

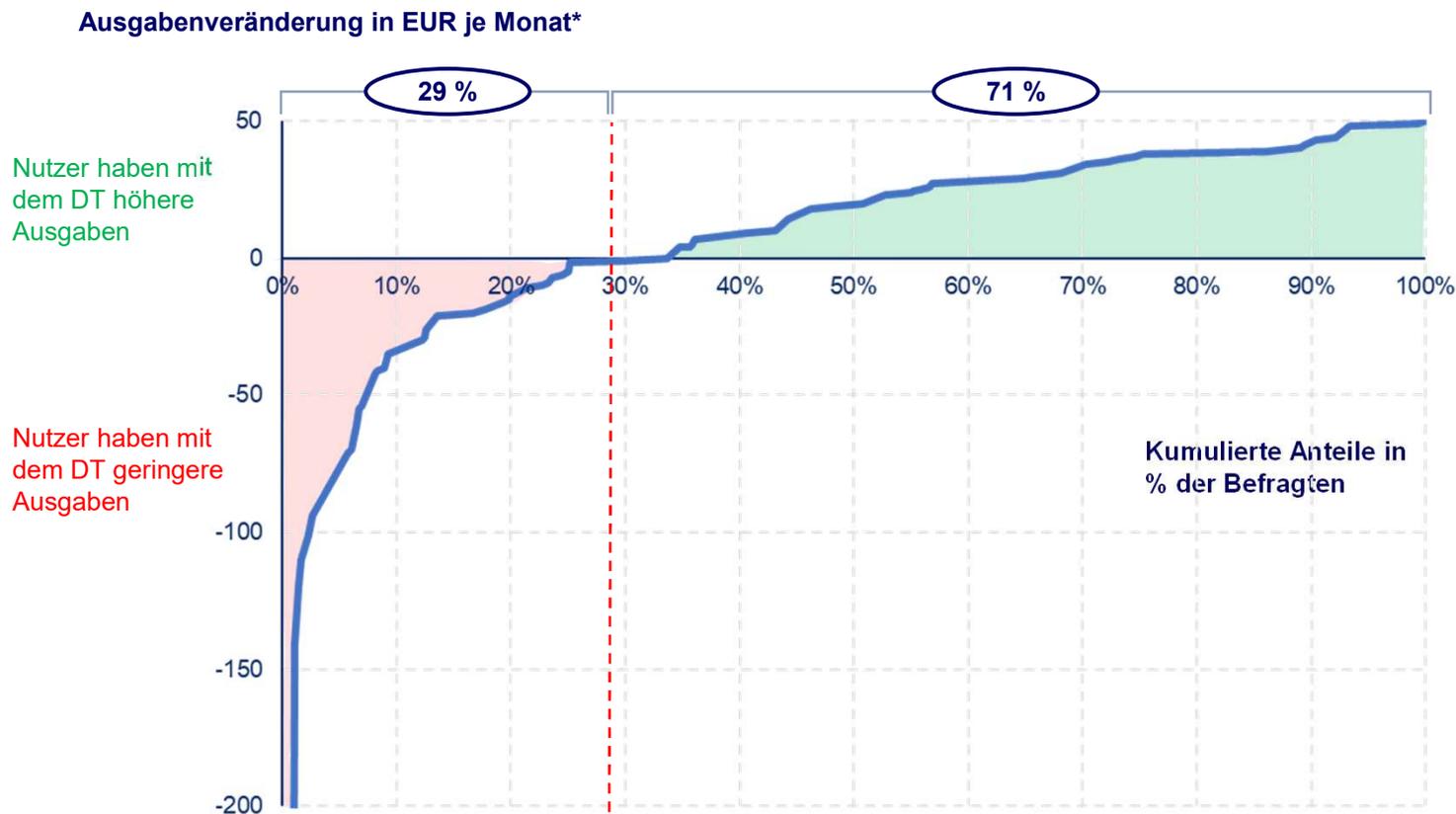
DT-Besitzer im Jul. 2024: Verteilung der Ausgabenveränderungen durch das Deutschlandticket



* Aktueller Preis DT abzüglich der bisherigen Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr (Jan.-Apr. 23).

Personen mit Kaufpotenzial: In 71 % der Fälle steigen die Einnahmen für den ÖPNV im Vergleich zur Situation vor DT (Mai 2023)

Personen mit Kaufabsicht für das DT: Verteilung der Ausgabenveränderungen durch das DT



* Aktueller Preis DT abzüglich der bisherigen Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr (Jan.-Apr. 23).

Ein Gedankenexperiment: Die Welt ohne Deutschlandticket – „Attraktives Ticket“, auch ohne zusätzliche Förderung? (1)

Debatte nach Ampel-Aus

Markus Söder hält Deutschlandticket für nicht mehr tragbar

Mit dem Aus der Ampel wackelt auch die Zukunft ihrer Beschlüsse – etwa die des Deutschlandtickets. Bayerns Ministerpräsident hält es nur unter einer Bedingung für zukunftsfähig. Andere Bundesländer sehen das anders.

12.11.2024, 15:20 Uhr

3 Min



Meinung

Für ÖPNV-Flatrate wären auch 20 EUR mehr günstig

CDU-Bundestagsabgeordneter Michael Donth über seine Haltung zum Deutschlandticket, die Entscheidung zur Regionalisierungsgesetz-(RegG)-Änderung und die Schienen-Investitionsmittel nach dem Ampel-Aus

ÖPNV-Branche und Länder betonen, die zehnte Änderung des RegG zur Überjährigkeit der D-Ticket-Mittel des Bundes müsse dringend noch 2024 beschlossen werden. Wie schätzen Sie die Chancen ein, dass der Bundestags-Beschluss kommt?



Michael Donth

zumind. bis Ende 2025 schon beschlossen und finanziert – und jetzt auch sicher.

Die Union dürfte in einer neuen Regierung gute Chancen haben, mitzuregieren. Sie war von Beginn an kein D-Ticket-Fan. Wie würde es mit einer CDU/CSU-geführten Regierung mit dem D-Ticket weitergehen?

Auch wenn wir schon immer der Meinung waren, dass die Subventionierung der Fahrgäste mit 3 Mrd. EUR Steuergeld falsch ist und das Geld besser für eine Angebotsausweitung genutzt werden sollte, halte ich ein verbundübergreifendes Ticket dennoch für richtig und wichtig. Deshalb werde ich mich dafür einsetzen, dass die Vorteile des Tickets bleiben, spricht: eine für die Fahrgäste einfache und digitale Lösung. Das ist ein tolles Angebot. Und wenn es deutschlandweit als „Flatrate“ gilt, halte ich auch 20 EUR pro Ticket mehr – das wären grob die Mehrkosten beim Wegfall der 3 Mrd. EUR an Subventionierung – noch für günstig. Damit würde das Ticket zwar teurer werden, wäre für viele Menschen aber immer noch sehr attraktiv. Letztlich muss man aber die Wahl und dann eventuelle Koalitionsverhandlungen abwarten.

Zur Infrastruktur: Ins Wanken gerät kurzfristig auch der Haushalt 2025 und

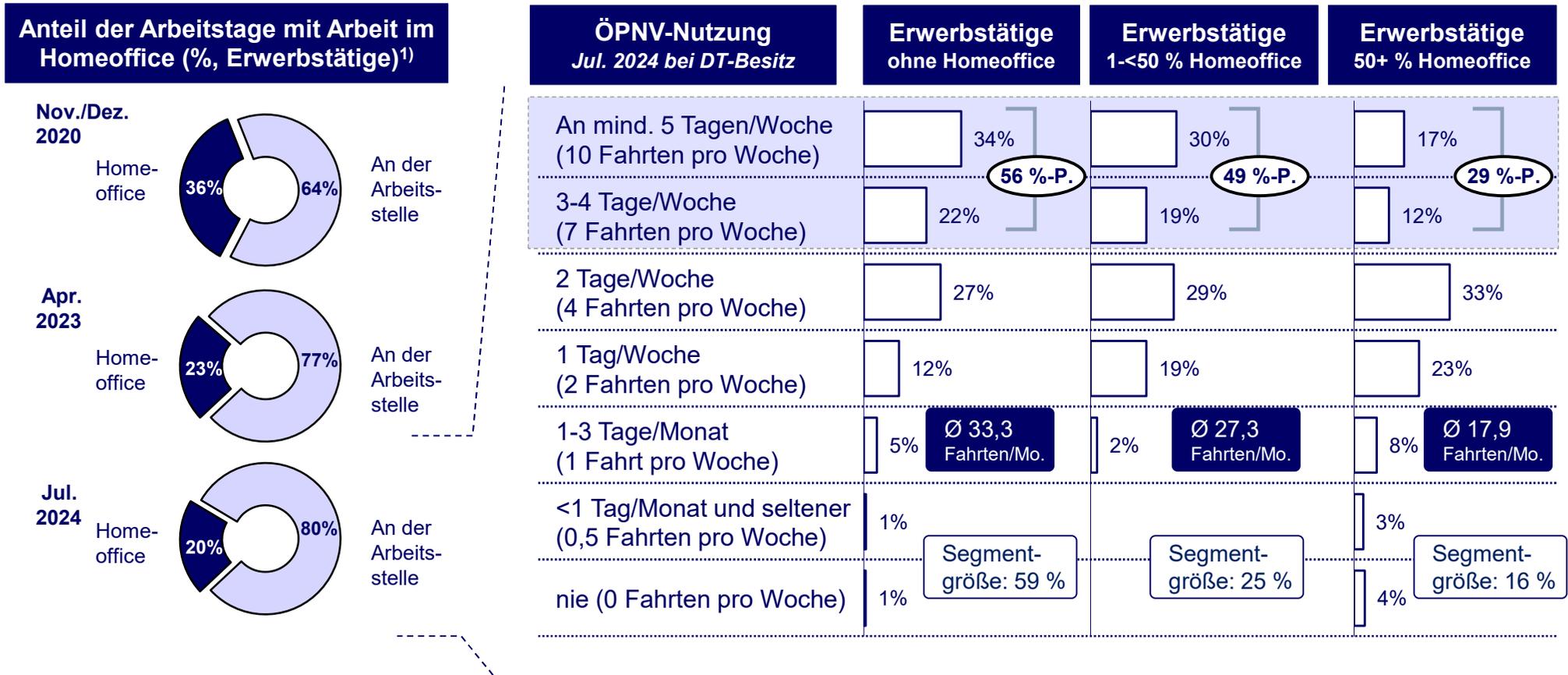
die Finanzplanung, die für die Schiene deutliche Mittelaufwüchse vorsieht. Welche Möglichkeit sehen Sie, dass die DB 2025 nahtlos weitersanieren kann?

Die aktuelle Lage für die DB ist schwierig. Wir müssen jetzt schauen, ob zumindest der Nachtrag für die LuFV III noch beschlossen wird. Dieser wäre für die DB gerade mit Blick auf die Sanierung Hamburg – Berlin wichtig. Einen kompletten Baustopp vieler Projekte halte ich für sehr gefährlich und am Ende kommt uns das auch wieder teuer zu stehen. Aber: Einen Haushalt 2025 und einen Nachtragshaushalt 2024 wird es erstmal nicht geben.

Die Infrastruktur, so die Beschlusslage Ihrer Fraktion, soll der Bund aus der DB herauslösen. Wäre das innerhalb einer Legislaturperiode umsetzbar?

Es wäre ein ziemlicher Kraftakt, aber ich denke, dass das möglich wäre. Wenn wir uns ewig davor drücken, wird es uns nie gelingen. Der Prozess wird innerhalb von vier Jahren wahrscheinlich nicht abgeschlossen sein, aber das ist auch ganz normal. Wenn wir die Weichen gut stellen und alle Akteure mitnehmen, wird die Umsetzung erfolgreich sein. Die Schaffung der Autobahn GmbH ist hierfür ein gutes Vorbild. Bei der Schiene ist die Struktur der DB InfraGo AG zwar noch unzureichend, aber beinhaltet schon eine gewisse Vorarbeit für das Herauslösen der Infrastruktur aus der DB AG. RB 18.11.24 | gfl

Ein Gedankenexperiment: Die Welt ohne Deutschlandticket – Homeoffice und Nutzung des ÖPNV (2)



1) Wie viele Arbeitstage werden Sie im Homeoffice, wie viele an Ihrer Arbeitsstelle verbringen? Und: Wie oft sind Sie in einer normalen Woche im ... durchschnittlich mit den Bussen und (U-/S-/Straßen-/Regional-)Bahnen an Ihrem Wohnort gefahren?

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!
Fragen ...?



Prof. Dr. Andreas Krämer
exeo Strategic Consulting AG