

Deutschlandticket: Weniger ein Finanzierungsproblem – mehr ein Wohlfahrtsgewinn!

Vortragsreihe 1 Thema – 1 Stunde

Verkehrsclub Deutschland e.V.

Berlin, 14.04.2025

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

Es finden sich zahlreiche Aussagen, die das Deutschlandticket in ein falsches Licht rücken

Nr.	 D-TICKET	Mythos	Abhängigkeiten (beispielhaft)
1		Die Zahl der Nutzer des DT ist gering und bleibt hinter den Erwartungen zurück	<input type="radio"/>
2		Das Potenzial an DT-Nutzern ist mittlerweile ausgeschöpft	<input type="radio"/>
3		Das DT führt zu einer Einkommensumverteilung von unten nach oben	<input type="radio"/>
4		Das Deutschlandticket ist primär ein Angebot für Großstädter	<input type="radio"/>
5		Es findet beim DT keine nennenswerte Fahrtenverlagerung vom Pkw statt	<input checked="" type="radio"/>
6		Größte finanzielle Nutznießer sind Pendler aus dem Umland („Speckgürtel“).	<input type="radio"/>
7		Der Beitrag des DT zum Klimaschutz ist mit „überschaubar“ schon euphorisch beschrieben	<input type="radio"/>
8		Das Ticket kostet uns alle viel Geld und bringt kaum Nutzen	<input type="radio"/>
9		Die Probleme im Nahverkehr sind lösbar, wenn das Ticket sehr teuer wird.	<input type="radio"/>
10		Das DT ist nur für Anhänger bestimmter politischer Parteien relevant	<input type="radio"/>

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Was leistet das Deutschlandticket? Folgende Aussagen sind eher die Regel, denn die Ausnahme

„Das Deutschlandticket allein lässt bisher **zu wenig Autos stehen.**“

Staude (2024)

„**Ohne echten Effekt** auf Umwelt oder Verkehrsströme.“

FOCUS (2024); Schwämmlein, CEO FlixBus

„Was es noch **nicht geleistet** hat und vielleicht auch noch nicht leisten konnte, ist, wirklich einen Beitrag dazu zu leisten, mehr Menschen **vom Auto auf den ÖPNV** zu holen.“

VDV-Präsident Ingo Wortmann zum DT-Jahresjubiläum (2024)



„Eine der **teuersten Klimaschutzmaßnahmen** der Republik.“

*Basis: Verweis auf Daten des VDV (5 % der Fahrten mit dem Deutschlandticket wurden vom Pkw verlagert)
Böttger und Ockenfels (2023)*

„In welcher Höhe das DT zu einer Verringerung der Aktivitäten im **motorisierten Individualverkehr** beitrug, ist nach derzeitigem Kenntnisstand **noch unklar.**“

Expertenrat für Klimafragen (2025)

„Das Ticket kann bisher kaum einen Entlastungseffekt verzeichnen. Es wird auf **wenige Autofahrten verzichtet**“

Interpretation von Follmer und Knie (2024) nach Ergebnis: Fahrtenverlagerung vom Pkw von 4-15 % der DT-Fahrten

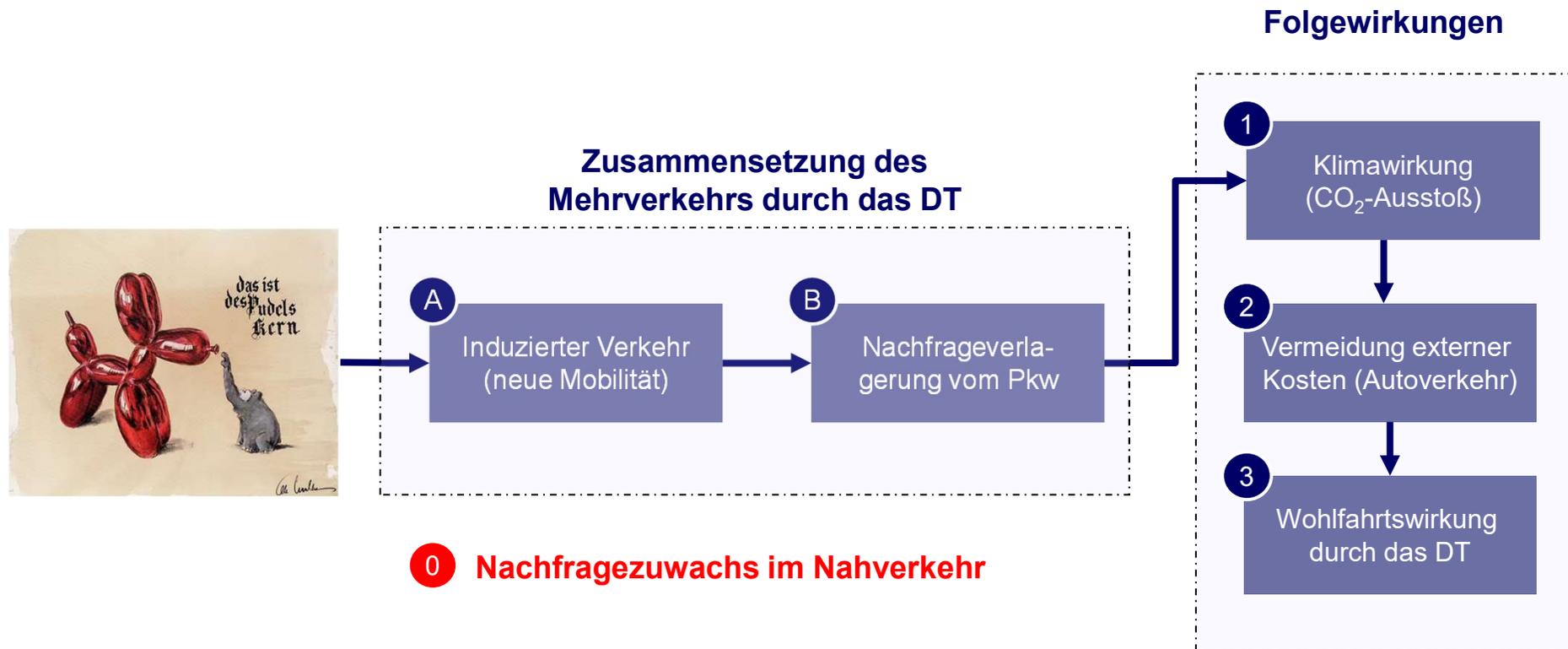
Agenda

1. Nachfrageverlagerung beim DT – „des Pudels Kern“

2. Das DT und die „Mär vom induzierten Verkehr“

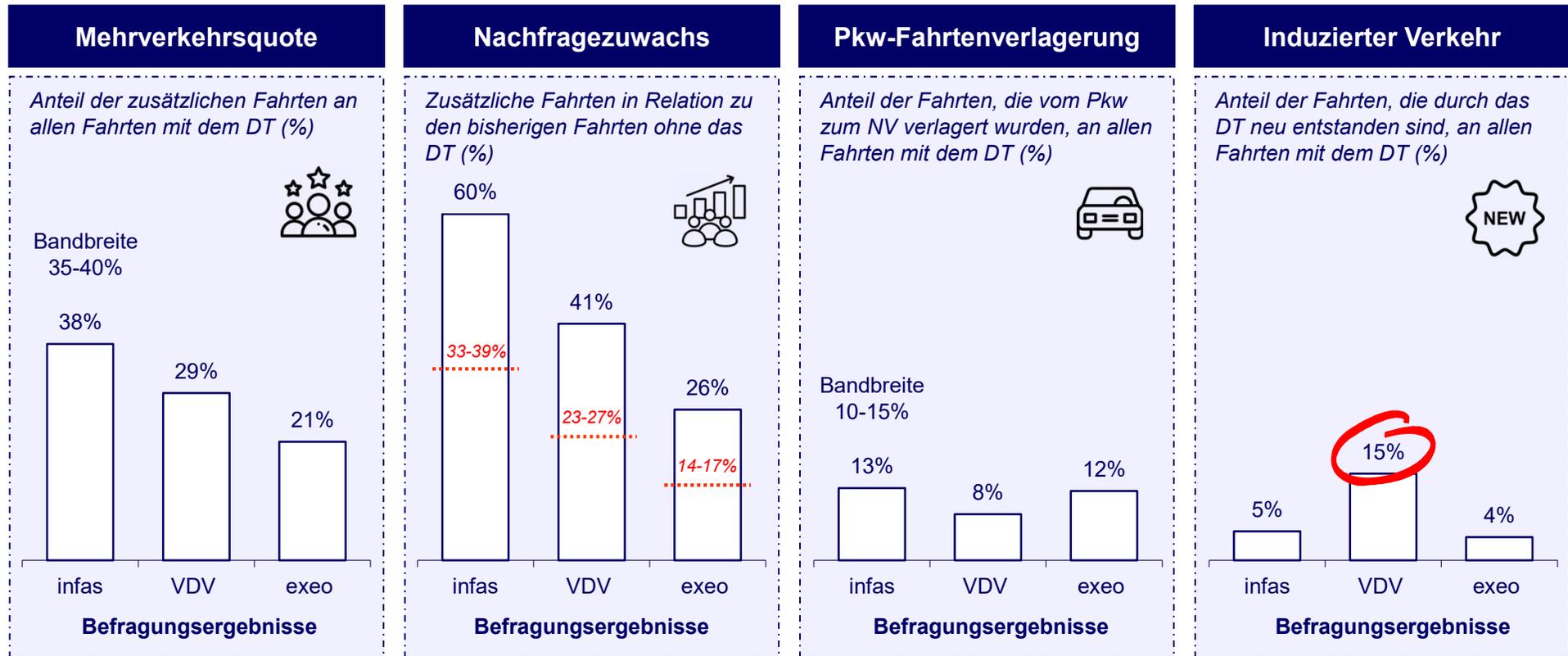
3. Eine holistische Sicht auf das DT

“Everything should be made as simple as possible, but not simpler” (A. Einstein): Der Versuch einer radikalen Vereinfachung



Vergleich der Studienergebnisse: Teilweise erhebliche Unterschiede bei zentralen Parametern für die Evaluation des Deutschlandtickets

Studienergebnisse (Befragungen) zur Nachfragewirkung beim Deutschlandticket (DT)*



* Infas (2024): Basis Aug.-Okt. 2024; VDV und Deutsche Bahn (2024): Basis Jul.-Sep. 2024; exeo: Aggregierte Betrachtung von 3 Studien mit vergleichbarem Erhebungsdesign (Referenzmonate Sep. 2023, Jul. 2024 und Dez. 2024).

xx%

Hochrechnung auf den gesamten Nahverkehr (NV); Annahme: 55-65 % der Fahrten im NV entfallen auf das Deutschlandticket

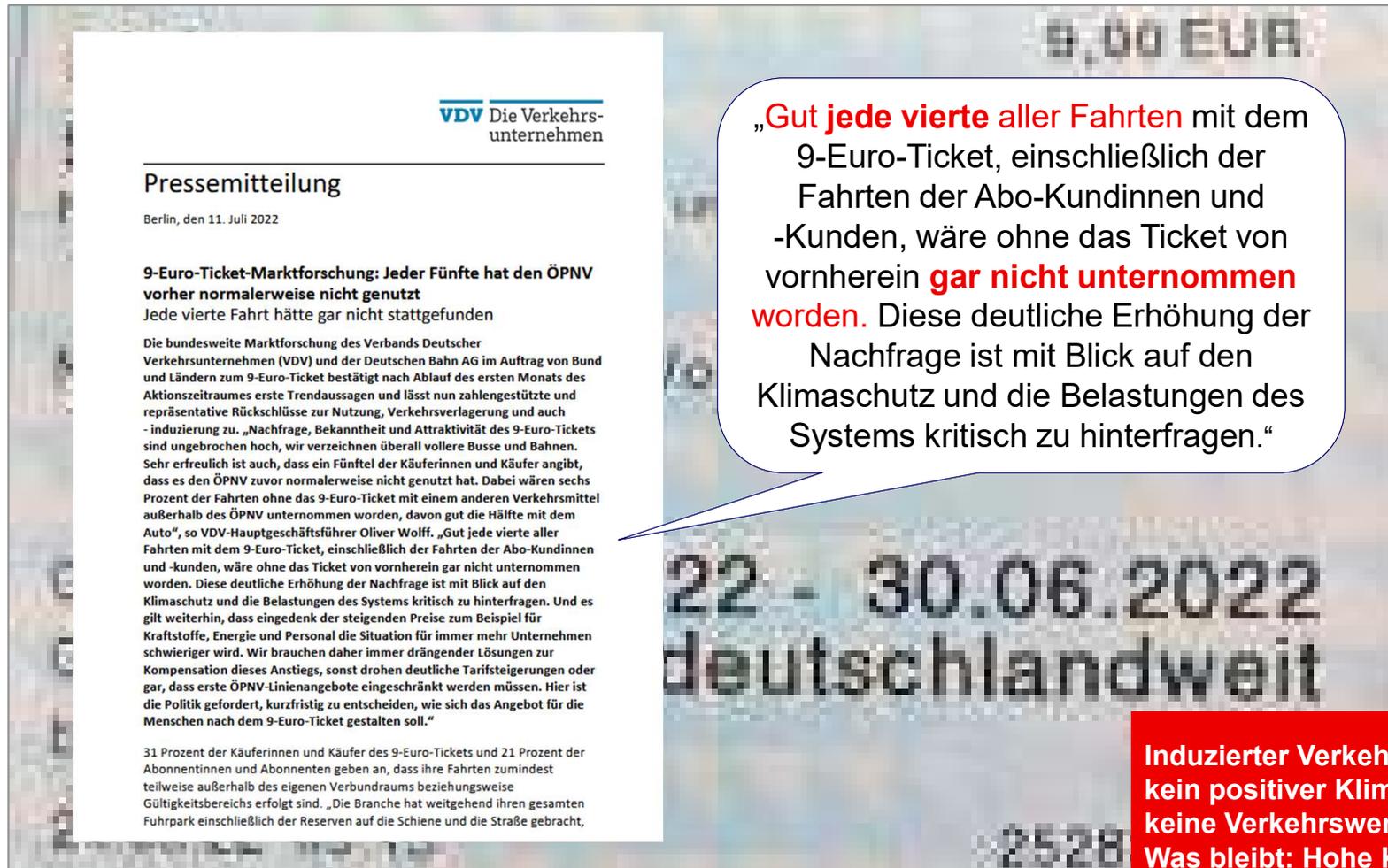
Agenda

1. Nachfrageverlagerung beim DT – „des Pudels Kern“

2. Das DT und die „Mär vom induzierten Verkehr“

3. Eine holistische Sicht auf das DT

Das Narrativ: Viele Fahrten wären ohne das 9-Euro-Ticket gar nicht unternommen worden



VDV Die Verkehrsunternehmen

Pressemitteilung

Berlin, den 11. Juli 2022

9-Euro-Ticket-Marktforschung: Jeder Fünfte hat den ÖPNV vorher normalerweise nicht genutzt
Jede vierte Fahrt hätte gar nicht stattgefunden

Die bundesweite Marktforschung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Deutschen Bahn AG im Auftrag von Bund und Ländern zum 9-Euro-Ticket bestätigt nach Ablauf des ersten Monats des Aktionszeitraumes erste Tendaussagen und lässt nun zahlengestützte und repräsentative Rückschlüsse zur Nutzung, Verkehrsverlagerung und auch -induzierung zu. „Nachfrage, Bekanntheit und Attraktivität des 9-Euro-Tickets sind ungebrochen hoch, wir verzeichnen überall vollere Busse und Bahnen. Sehr erfreulich ist auch, dass ein Fünftel der Käuferinnen und Käufer angibt, dass es den ÖPNV zuvor normalerweise nicht genutzt hat. Dabei wären sechs Prozent der Fahrten ohne das 9-Euro-Ticket mit einem anderen Verkehrsmittel außerhalb des ÖPNV unternommen worden, davon gut die Hälfte mit dem Auto“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Gut jede vierte aller Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket, einschließlich der Fahrten der Abo-Kundinnen und -kunden, wäre ohne das Ticket von vornherein gar nicht unternommen worden. Diese deutliche Erhöhung der Nachfrage ist mit Blick auf den Klimaschutz und die Belastungen des Systems kritisch zu hinterfragen. Und es gilt weiterhin, dass eingedenk der steigenden Preise zum Beispiel für Kraftstoffe, Energie und Personal die Situation für immer mehr Unternehmen schwieriger wird. Wir brauchen daher immer drängender Lösungen zur Kompensation dieses Anstiegs, sonst drohen deutliche Tarifsteigerungen oder gar, dass erste ÖPNV-Linienangebote eingeschränkt werden müssen. Hier ist die Politik gefordert, kurzfristig zu entscheiden, wie sich das Angebot für die Menschen nach dem 9-Euro-Ticket gestalten soll.“

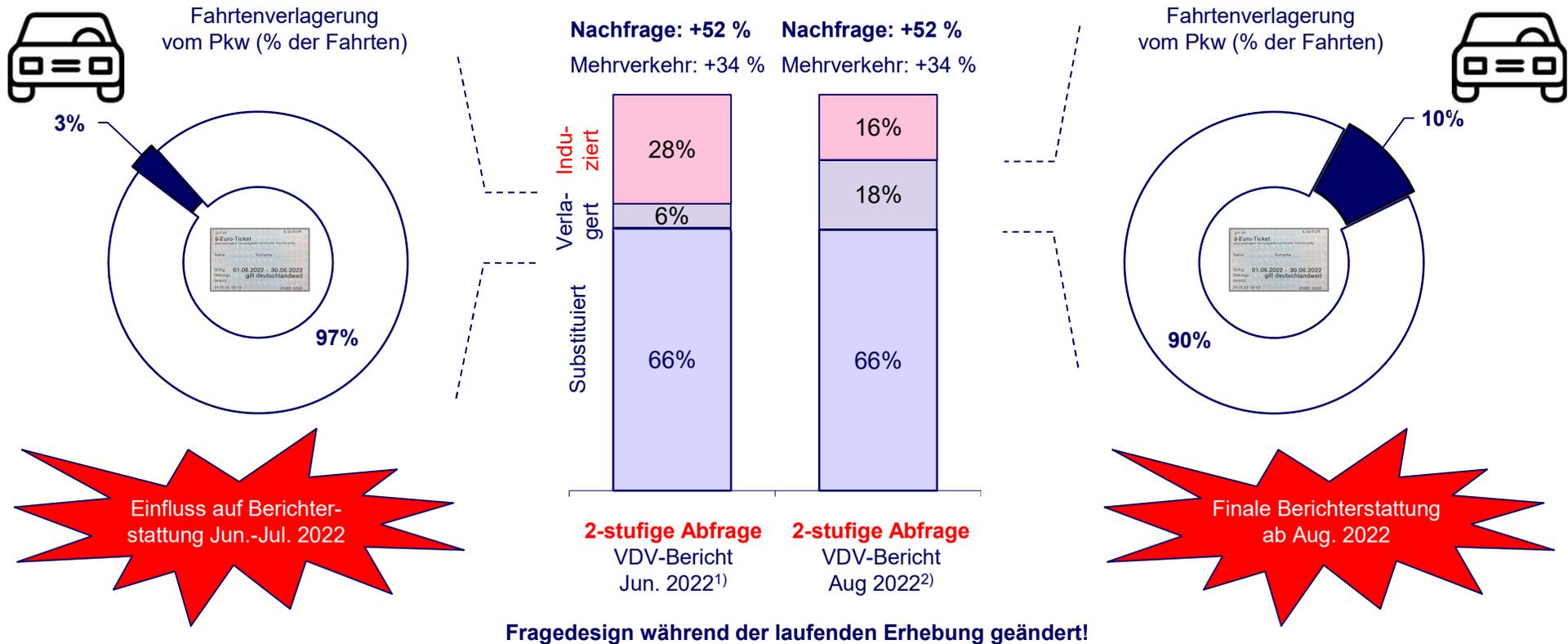
31 Prozent der Käuferinnen und Käufer des 9-Euro-Tickets und 21 Prozent der Abonnentinnen und Abonnenten geben an, dass ihre Fahrten zumindest teilweise außerhalb des eigenen Verbundraums beziehungsweise Gültigkeitsbereichs erfolgt sind. „Die Branche hat weitgehend ihren gesamten Fuhrpark einschließlich der Reserven auf die Schiene und die Straße gebracht,

„Gut **jede vierte** aller Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket, einschließlich der Fahrten der Abo-Kundinnen und -Kunden, wäre ohne das Ticket von vornherein **gar nicht unternommen worden**. Diese deutliche Erhöhung der Nachfrage ist mit Blick auf den Klimaschutz und die Belastungen des Systems kritisch zu hinterfragen.“


**Induzierter Verkehr →
kein positiver Klimaeffekt →
keine Verkehrswende →
Was bleibt: Hohe Kosten →
Fazit: Ineffektiv + Ineffizient!**

Nach Anpassung des Fragedesigns (VDV) halbiert sich der Anteil des induzierten Verkehrs beim 9-Euro-Ticket

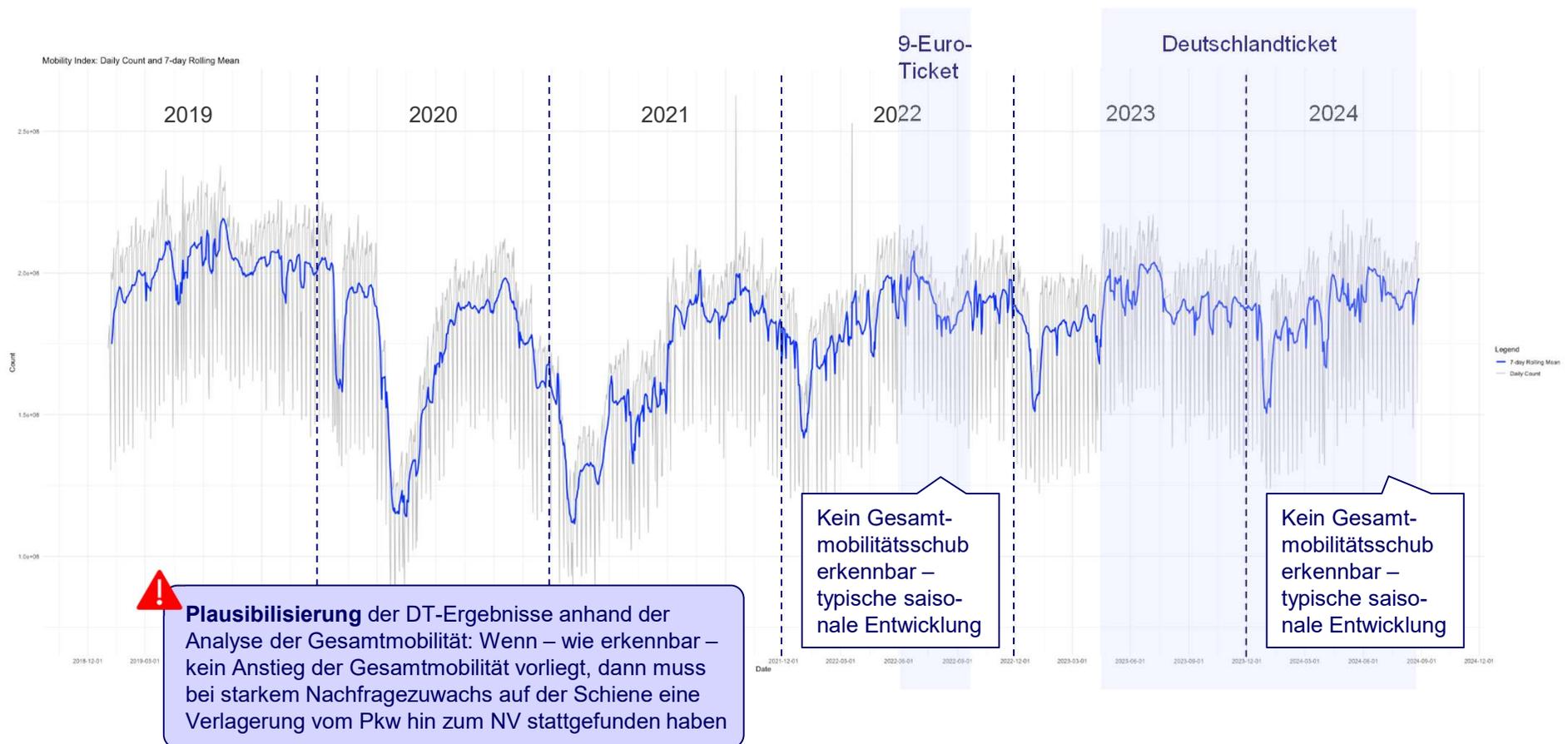
VDV-Marktforschung 9-Euro-Ticket: Ergebnisse zur Nachfrageverlagerung



1) Deutsche Bahn - 9-Euro-Ticket – Monatsbericht Jun. 2022. 2) Werte für Aug. 2022 nach Anpassung Fragedesign. Werte jeweils ohne „Weiß nicht“

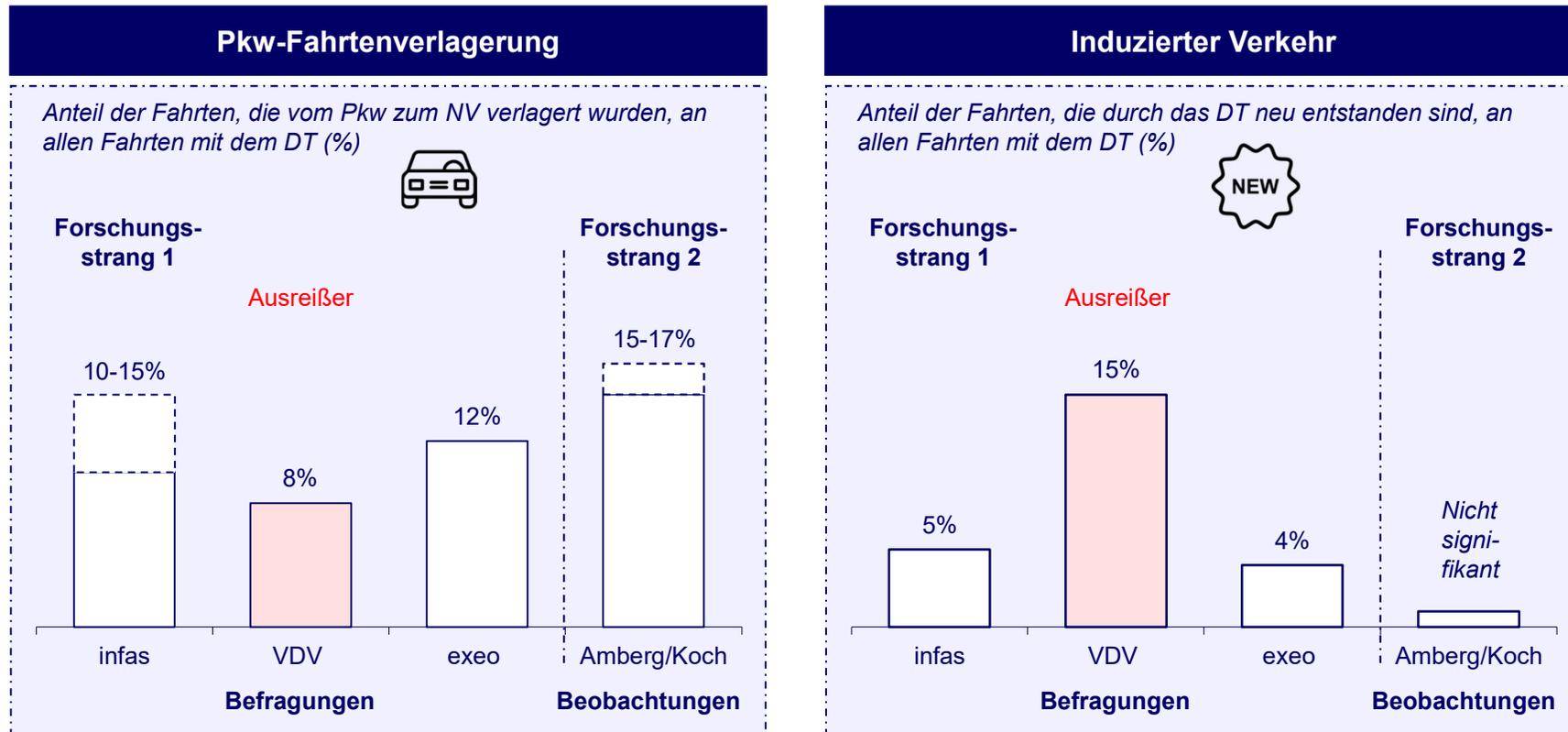
In der Betrachtung der mittelfristigen Mobilitätsentwicklung auf Strecken von 30+ km wird deutlich: Die aktuelle Gesamtmobilität liegt unter 2019

Mittelfristige Entwicklung der Gesamtmobilität (>30 km) in den Jahren 2019-2024



Forschungsergebnisse zum DT: Klare Indikatoren für eine signifikante Nachfrageverlagerung vom Pkw und wenig induzierten Verkehr

Studienergebnisse zur Nachfragewirkung beim Deutschlandticket (DT)*



* Zusammenführung der beiden Forschungsstränge – direkter Vergleich der Forschungsergebnisse

Agenda

1. Nachfrageverlagerung beim DT – „des Pudels Kern“

2. Das DT und die „Mär vom induzierten Verkehr“

3. Eine holistische Sicht auf das DT

Substitution von Fahrten mit dem Pkw durch das Deutschlandticket: Vermeidung CO₂-Emissionen bzw. externe Kosten des Pkw-Verkehrs

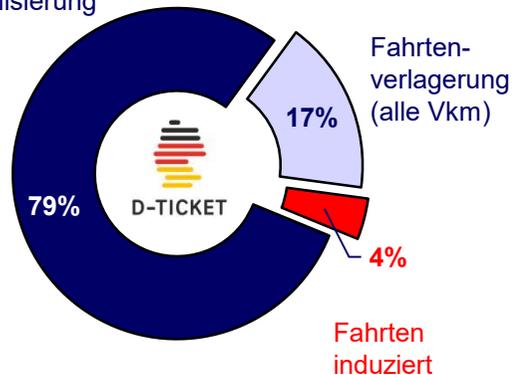
Alternative zum Deutschlandticket

Einfluss auf die Pkw-Nutzung

Effekte durch reduzierten Pkw-Verkehr

Insgesamt (% der Fahrten)

Fahrten-Kannibalisierung



Mehrverkehr: 21 %
Zugewinn: 27 %



Fahrtenverlagerung vom Pkw

~ 14,1 Mio. Ticketbesitzer¹⁾
~ 12,3 % Fahrtenverlagerung²⁾
ø 30 Fahrten/Monat mit DT
ø 35 km je Fahrt (Pkw)
Σ 621 Mio. Pkw-Fahrten p.a.

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

A

Einsparung CO₂-Äquivalente

- CO₂-Äquivalente/Pkm: 0,191 kg³⁾
- CO₂-Äquivalente Einsparung: ca. 4,16 Mio. t p.a.
- UBA-Monetarisierung: 300 Euro je t CO₂⁴⁾
- Vermiedene Kosten: 1.248 Mio. Euro p.a.

B

Reduzierte externe Kosten des Pkw-Verkehrs

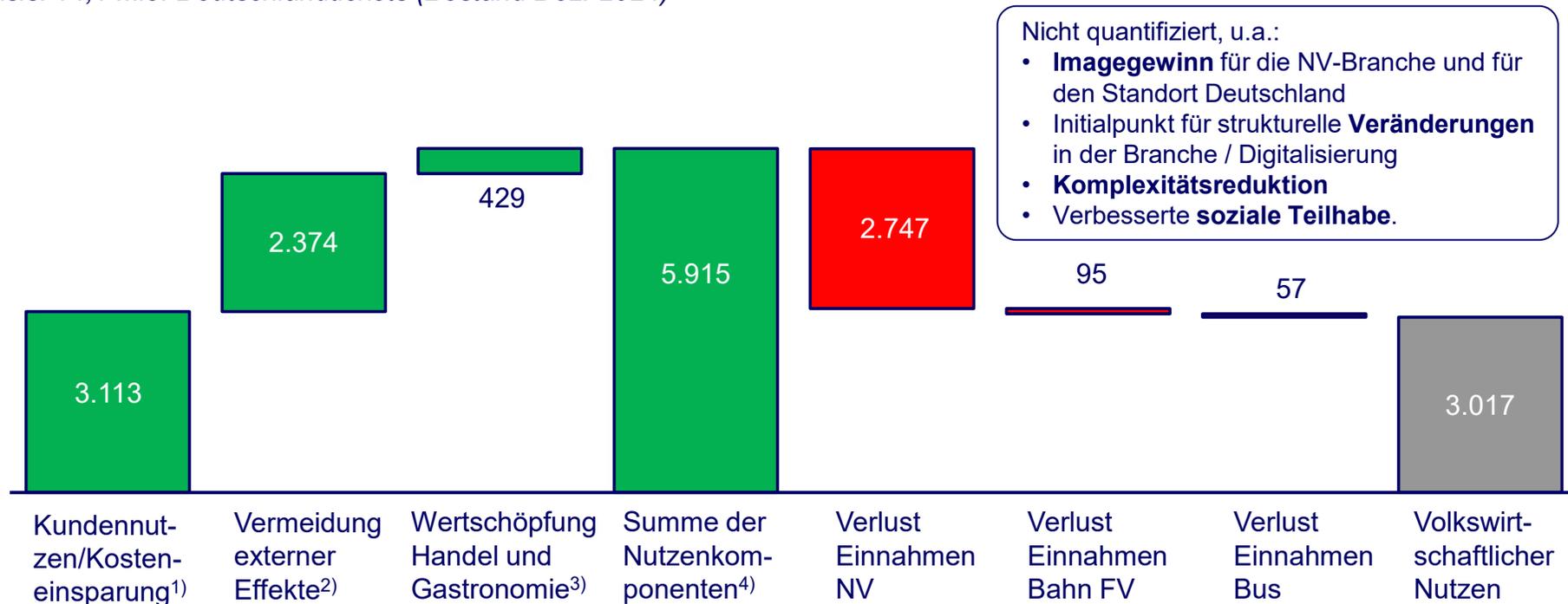
- Reduzierte Pkw-Fahrleistung: 21,8 Mrd. Pkm Pkm
- Externe Kosten Pkw: ø 10,9 Cent je Pkm⁵⁾
- Reduzierung ext. Pkw-Kosten: 2.374 Mio. EUR p.a.

- Messung exeo (Gutachten Greenpeace, Basis Dez. 2024).
- Mittelwert der exeo-Studien für die Monate Jul. 2024 und Dez. 2024.
- 0,220 kg CO₂-Äquivalente je km Autofahrt (1,15 DT je Autofahrt)
- Empfehlung vom UBA (2024); 1 % Zeitpräferenzrate; 300 Euro₂₀₂₄ pro t CO₂;
- 7,66 Cent je Pkm (Benziner) und 9,36 Cent je Pkm (UBA-Basiswerte mit 1,5 P) umgerechnet auf die DT-Nutzung (1,15 DT je Pkw).

Im Saldo generiert das Deutschlandticket einen volkswirtschaftlichen Nutzen von ca. 3 Mrd. Euro jährlich

Kosten-Nutzen-Analyse für das Deutschlandticket (Mio. Euro p.a.)

Basis: 14,1 Mio. Deutschlandtickets (Bestand Dez. 2024)



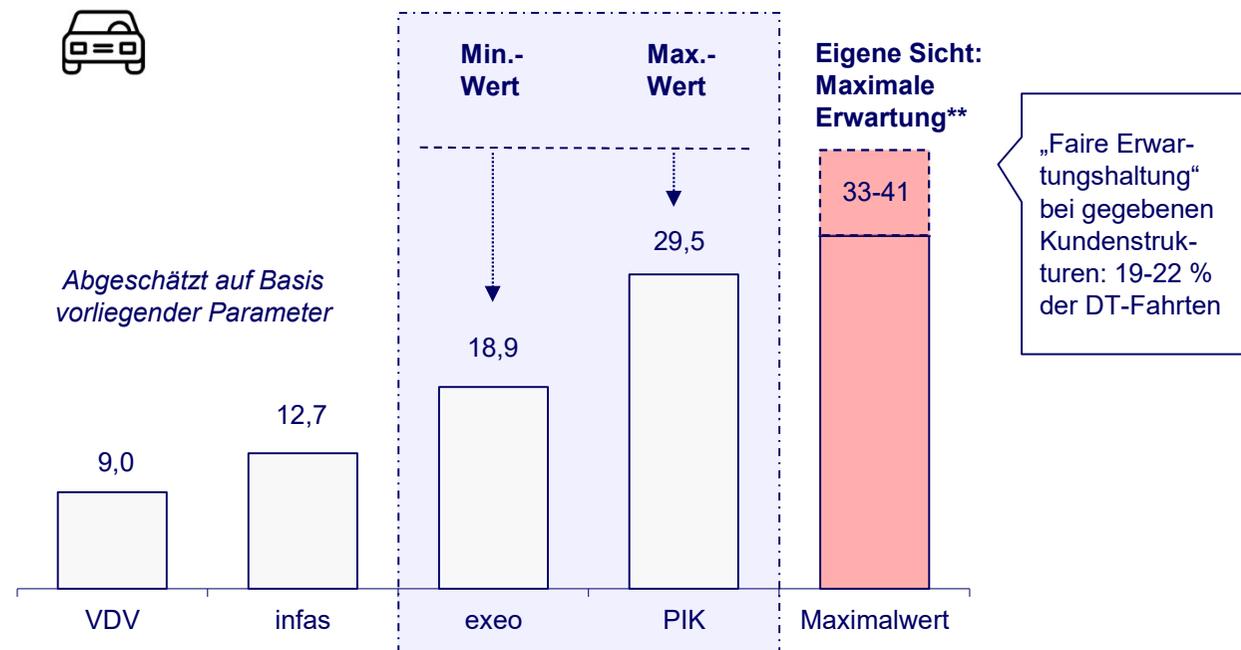
- 1) Kumulierte Zahlungsbereitschaft oberhalb des Ticketpreises (Konsumentenrente).
- 2) Mittlerer Wert an aggregierten externen Effekten je Pkm multipliziert mit den substituierten Pkm vom Pkw.
- 3) Durch das Deutschlandticket induzierte Mehrausgaben in Handel und Gastronomie.
- 4) Es werden nicht alle 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

Das Deutschlandticket ist in punkto Verlagerungseffekt nicht so weit von einmal „Maximaleffekt“ entfernt, wie vielleicht erwartet wird

Substitution von Autoverkehr durch das Deutschlandticket (DT): Studienergebnisse und Erwartungshaltung*

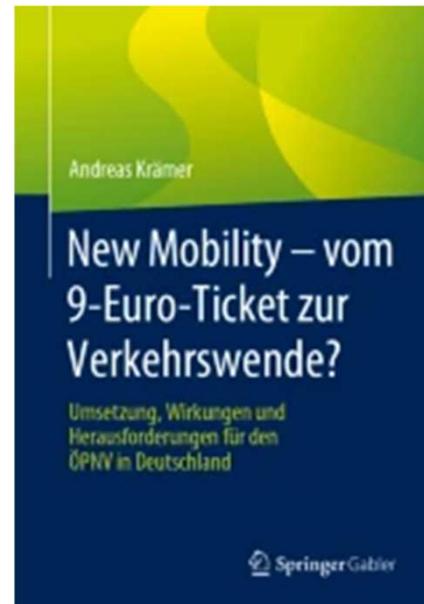
Wie viel Autoverkehr wird durch das Deutschlandticket ersetzt?
Angaben Mrd. km Fahrleistung pro Jahr



* Basis: 590 Mrd. km mit dem Pkw; alle Studien vergleichbar gerechnet mit einem Bestand von 14,1 Mio. DT (Dez. 2024).

** Minimal 40 % und maximal 50 % Fahrtenverlagerung im Segment der Neu-Abo-Kunden (3 % bei Alt-Abo-Kunden).

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!
Fragen ...?



Zweite, überarbeitete Auflage
erscheint in 2025



Prof. Dr. Andreas Krämer
exeo Strategic Consulting AG