

Das Deutschlandticket im Kontext der Stadt-Land-Diskussion

Wirkungsmechanismus am Beispiel des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv)

Deutschlandticket, 9-Euro-Ticket, Verkehrswende, Verkehrsmittelverlagerung, Berufspendler

Andreas Krämer, Anna Korbitt

Im Rahmen einer empirischen Studie für das Gebiet des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) werden die Abhängigkeiten zwischen einer veränderten Arbeitsorganisation (Homeoffice), dem im Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket und den Nachfrageentwicklungen im Nahverkehr beleuchtet. Durch das Deutschlandticket erreicht der hvv einerseits einen Rekordwert beim Abonnement-Bestand und andererseits Fahrgastzahlen, die das Vor-Corona-Niveau überschreiten. Dämpfende Mobilitätswirkungen durch das Homeoffice werden so überkompensiert. Fahrtenverlagerungen vom PKW zum ÖPNV betreffen besonders stark mittlere und längere Strecken innerhalb des Verkehrsverbunds bzw. darüber hinausgehend und verändern den Pendlerverkehr.

Stadtverkehr: Homeoffice und das Deutschlandticket

Aktuelle Analysen weisen für große deutsche Städte einen – verkehrspolitisch erfreulichen – Rückgang des Autoverkehrs aus, so zum Beispiel in Berlin, wo im ersten Halbjahr 2023 der Autoverkehr gegenüber der Vergleichsperiode des Vor-Krisenjahres 2019 um 14 % zurückgegangen sein soll. Etwas schwächer fällt der Rückgang in Hamburg aus [1]. Ein in diesem Kontext immer wieder genannter Bestimmungsgrund ist die nach wie vor große Bedeutung der Arbeit im Homeoffice. Offen ist allerdings, wie stark der Einfluss der Arbeit von zuhause erstens auf die Mobilität insgesamt und zweitens auf die Verkehrsmittelwahl ist. Potenzial für eine stärkere Verlagerung der Mobilität vom PKW zugunsten des ÖPNV bringt das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket mit sich. Die Absatzzahlen bleiben aufgrund des höheren Preises (49 EUR) deutlich hinter dem Vorgängerangebot 9-Euro-Ticket zurück, allerdings ist die bundesweit gültige Monatskarte für den Nahverkehr trotz offener Fragen zur Finanzierung für die Verbraucher mittelfristig planbar.

Die Analysen zur Auswirkung des Deutschlandtickets zeigen deutliche Fahrtensteigerungen bei Bussen und Bahnen. Diese sind dringend nötig, wenn der öffentliche Verkehr wieder an das Vor-Krisen-Fahrgastniveau herankommen will. Ähnlich wie beim 9-Euro-Ticket wird auch das Deutschlandticket

häufiger kritisch in einen Stadt-Land-Kontrast gestellt („ein Ticket für Großstädter“). In diesem Kontext sind Berufspendler eine besonders relevante Zielgruppe. Durch das spezielle Deutschlandticket-Jobticket-Angebot liegt der Monatspreis bei höchstens 34,30 EUR, weil Zuschüsse von Arbeitgeber und Staat zusammenkommen. Es wird also ein zusätzlicher Anreiz für Personen gegeben, die bisher mit dem Auto zur Arbeit gefahren sind, auf den ÖPNV umzusteigen [2].

Auf Basis einer eigenen empirischen Untersuchung (April bis August 2023) sollen am Beispiel des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv), des ältesten deutschen Verkehrsverbunds, folgende Fragen beantwortet werden:

- In welchem Umfang erfolgt die Arbeit im Homeoffice und welchen Einfluss hat diese auf die Mobilität im Verbundgebiet?
- Inwieweit erreichen die Fahrgastzahlen des hvv bis April 2023 das Vor-Corona-Niveau und welche Effekte sind danach durch das Deutschlandticket zu beobachten?
- Wie beeinflusst der Besitz des Deutschlandtickets die Verkehrsmittelwahl und wie stark ist die Fahrtenverlagerung vom PKW zugunsten des ÖPNV im hvv eingetreten?
- Wie verändert das Deutschlandticket die Mobilität von Berufspendlern in Hamburg und Umgebung?

Homeoffice: Dämpfender Faktor für Mobilität

Methodischer Ansatz

Im Folgenden werden Ergebnisse einer Studie vorgestellt, die die exo Strategic Consulting AG im Auftrag des hvv durchgeführt hat. Es handelt sich dabei um eine repräsentativ angelegte Onlineerhebung im Zeitraum April bis August 2023. Die Befragung erfolgte in Wellen jeweils zum Ende des Monats bzw. der Ticket-Gültigkeit, um einen Blick auf den gerade zu Ende gehenden Monat richten zu können. Befragt wurden monatlich mindestens 1 000 Personen ab 18 Jahren mit Wohnort im hvv-Einzugsgebiet (Dauer der Befragung: etwa 15 Min.). Besitzer des Deutschlandtickets können dabei auch hinsichtlich spezieller Segmente beschrieben werden. Ein vergleichbarer Studienansatz diente bereits 2022 zur Evaluierung des 9-Euro-Tickets, so dass eine vergleichende Betrachtung möglich ist.

Reversibilität der Corona-bedingten Nachfrageverluste und Homeoffice

Die überwiegende Anzahl der Forschungsstudien, die die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Mobilität im Stadtverkehr beleuchtet haben, sehen gerade in den ersten Monaten der Krise starke Einbrüche, die auf wegbrechende Mobilität, aber auch auf Kontaktängste zurückzuführen waren. In diesem Fall ist von einer Reversibilität der Nachfrage auszugehen [3, 4]. Gleichzeitig manifestierte sich im Laufe der Corona-Krise aber auch ein Faktor, der einen nachhaltig dämpfenden Effekt auf die Mobilität in der Region zu haben scheint, und zwar die Arbeit von zuhause (Homeoffice) [5].

Die Studienreihe OpinionTRAIN, die zu Beginn der Corona-Pandemie aufgesetzt wurde, erfasst unter anderem die Homeoffice-Quote im Bundesgebiet in den Jahren 2020 bis 2023. Die Studienteilnehmenden werden im Falle der Erwerbstätigkeit gebeten, die Arbeitstage eines aktuellen Monats auf Tätigkeit im Homeoffice bzw. auf der Arbeitsstelle (oder unterwegs) aufzuteilen [6]. Der Anteil der Arbeitstage mit Homeoffice an allen Arbeitstagen wird als Homeoffice-Quote definiert. Im April 2023 werden in Deutschland im Mittel 23 % der Arbeitstage im Homeoffice geleistet (1,2 Arbeitstage pro Woche), deutlich weniger als noch im November 2020 (36 %). Der Anteil der Beschäftigten, die mindestens zu 80 % im Homeoffice arbeiten, ist dabei von 25 % (November 2020) auf 11 % (April 2023) gesunken. Viele Unternehmen haben Anstrengungen unternommen, das hohe Niveau der Homeoffice-Tätigkeit während der Corona-Krisenjahre wieder abzubauen. Einer internationalen Studie zufolge planten Arbeitgeber in Deutschland Homeoffice für durchschnittlich 1,2 Arbeitstage pro Woche (24 %), während sich Arbeitnehmer 1,8 Tage wünschten (36 %) und tatsächlich 1,0 Tage (20 %) von zuhause arbeiteten [7].

Die eigene Studie kommt für das hvv-Einzugsgebiet mit dem oben beschriebenen Messansatz auf eine Homeoffice-Quote von etwa 20 bis 22 % (ohne nennenswerte Unterschiede zwischen Hamburg und Umland). Dies übersetzt sich in folgende Verteilung: Etwa 58 % der Beschäftigten arbeiten nicht im Homeoffice, bei 23 % der Befragten liegt die Homeoffice-Quote bei 1 bis 49 % und bei 19 % der Beschäftigten bei 50 % und mehr. Aus Bild 1

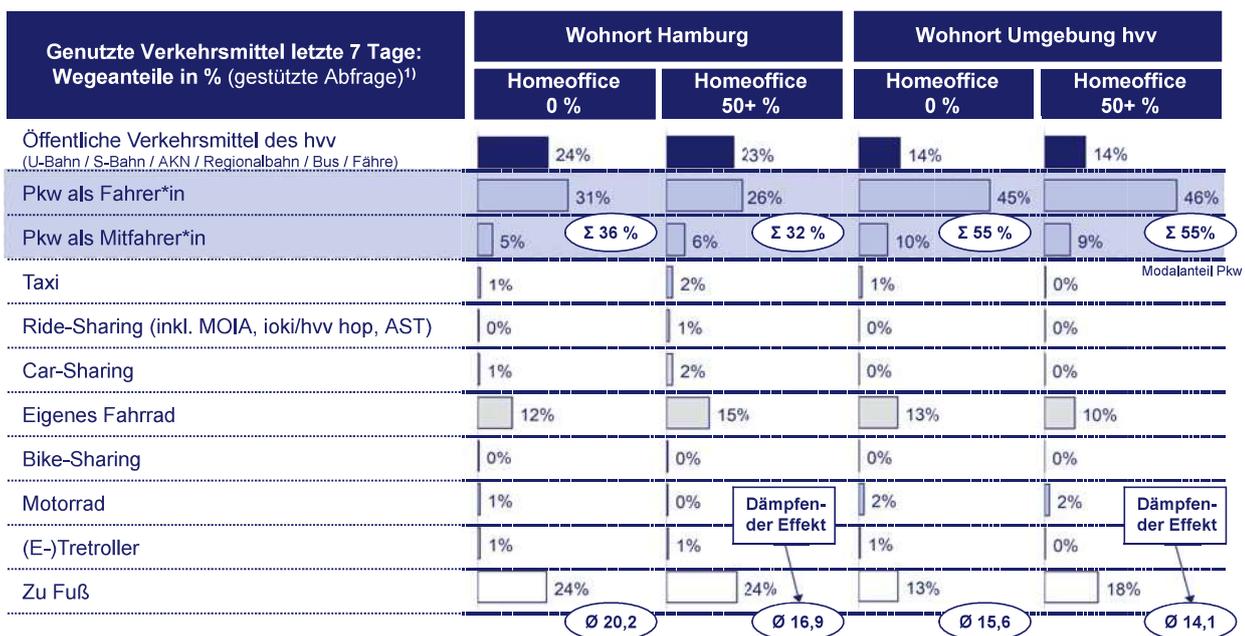


Bild 1: Anzahl und Verteilung der Wege im Großraum Hamburg auf unterschiedliche Verkehrsmittel, differenziert nach Wohnort und Homeoffice-Tätigkeit (Mai-August 2023). © exo Strategic Consulting AG

1) Wie viele Wege (Fahrten) haben Sie mit den Verkehrsmitteln in den letzten 7 Tagen unternommen? Eine Hin- und Rückfahrt entspricht 2 Wegen (Fahrten). Bitte denken Sie an Strecken von 500 und mehr Metern.

Bild 2:
Fahrgastzahlen im hvv und Kfz-Verkehr in Hamburg (Januar 2019 bis August 2023).
© exeo Strategic Consulting AG



wird erkennbar, dass Personen mit hohem Anteil an Arbeit von zuhause zwar über einen ähnlichen ÖPNV-Modalanteil verfügen wie Personen ohne Homeoffice, allerdings ist die Mobilität insgesamt reduziert. Damit ist die Anzahl der Wege pro Woche, die mit dem ÖPNV unternommen werden, geringer als in der Vergleichsgruppe. Beim Wohnort Hamburg ist dieser Effekt besonders stark ausgeprägt. In einer anderen empirischen Analyse bestätigt die Stadt Hamburg diesen Effekt und weist eine Reduktion der Gesamtmobilität aus: So soll die Gesamtzahl der absolvierten Wege pro Tag von 5,8 Mio. (2017) auf 5,3 Mio. (2022) abgenommen haben [8].

ÖPNV-Fahrgastzuwachs durch das Deutschlandticket

Mittelfristige Entwicklung der Fahrgastzahlen

Um ein besseres Verständnis für die Marktsituation im hvv und die spezielle Wirkungsweise des Deutschlandtickets sowie rückblickend des 9-Euro-Tickets zu ermöglichen, ist die mittelfristige Analyse der Fahrgastzahlen im hvv als Ergänzung zu den vorliegenden Befragungsdaten sinnvoll. In **Bild 2** sind im linken Teil die Veränderung der Fahrgastzahlen im ÖPNV ab Januar 2019 erkennbar, im rechten Teil die des Autoverkehrs in Hamburg. Die Darstellung erfolgt indexiert, wobei der mittlere Monatswert des Jahres 2019 gleich 100 % gesetzt wurde. Nach dem drastischen Einbruch der Fahrgastzahlen mit Beginn der Corona-Pandemie wird ein Hochlauf in Wellen erkennbar. Vor Einführung des 9-Euro-Tickets (Juni bis August 2022) lagen die ÖPNV-Nutzerzahlen bei etwa 80 % des mittleren Monatswertes aus 2019. Nach Ablauf der 9-Euro-Ticket-Aktion, welche einen Sprung in der ÖPNV-Nutzerzahl bewirkte,

lag die Nachfrage bei etwa 85 % des Vor-Corona-Niveaus. Die Situation Anfang 2023 ähnelt vielen anderen Kommunen und Verkehrsverbänden. Das Statistische Bundesamt berichtete im April 2023 [9]: „Im ÖPNV ... stieg das Fahrgastaufkommen im Jahr 2022 gegenüber 2021 ... um 29 % und blieb damit 14 % unter dem Wert von 2019.“ Umso erfreulicher: Mit dem Deutschlandticket werden im hvv die Nutzerzahlen aus 2019 dann ab Juni 2023 übertroffen.

Hierbei sind zwei Aspekte zu berücksichtigen. Erstens wurde das Tarifgefüge im hvv bereits zum Marktstart des Deutschlandtickets radikal vereinfacht. Aufgrund des relativ hohen Preisniveaus wurden die meisten Zeitkarten im Abo automatisch in das Deutschlandticket migriert. Zusätzlich zu den etwa 540 000 Alt-Abonnenten (Stand Ende September 2023) haben etwa 330 000 Personen über Vertriebswege des hvv ein Deutschlandticket bestellt (Abo-Neu-Kunden), so dass insgesamt rund 870 000 Deutschlandtickets über den hvv verkauft wurden. Inklusive der weiterhin bestehenden Zeitkarten im Abo kommt der hvv damit auf mehr als 1 Mio. Abo-Kunden (ein Plus von etwa 31 % gegenüber September 2019 mit 780 000 Stück Abo-Bestand [10]).

Abschätzung des ÖPNV-Fahrgastzuwachses durch das Deutschlandticket

Um zu beziffern, wie stark der Effekt des Deutschlandtickets auf die Nachfrage im hvv ist, wird in einer „No-Change-Prognose“ ein Szenario entworfen, in dem kein Deutschlandticket angeboten wird. Hierzu werden Zeitreihendaten herangezogen, so dass sich die Entwicklung bis April 2023 unter Einbeziehung saisonaler Schwankungen und Trendeffekte für die kommenden Monate fortschreiben lässt. Für

die Monate ab Mai 2023 werden die Ist-Werte mit dieser Referenzlinie verglichen. Der dabei ermittelte Nachfrage-Zuwachs beläuft sich im Mittel der Monate Mai bis August 2023 auf etwa 16 % (Bild 2, linker Teil). Die Wirkungen sind erheblich, aber geringer als beim 9-Euro-Ticket (20 bis 25 % Fahrtenzuwachs, monatlich rund 1,8 Mio. Nutzer im hvv [11]). Während der Ticket-Gültigkeit ist der Auto-Verkehr in der Stadt Hamburg reduziert (Bild 2, rechter Teil).

Deutschlandticket: Stadt-Land-Kontrast im hvv

Da sich die Bevölkerung im hvv jeweils zur Hälfte auf die Stadt Hamburg und zur anderen Hälfte auf das Umland verteilt (Schleswig-Holstein, Niedersachsen), ermöglichen die Studienergebnisse eine Gegenüberstellung der Wirkung des Deutschlandtickets im Stadt-Umland-Vergleich. Aufgrund der relativ hohen Abo-Dichte in der Stadt Hamburg war erwartbar, dass die Quote an Besitzern des Deutschlandtickets in Hamburg (38 %) größer als im Umland ist (18 %). Allerdings sind die Kunden, die im Umland für das Deutschlandticket gewonnen werden konnten, in geringerem Maße ÖPNV-Stammkunden. Auch die Mobilisierung von bisherigen Non-Usern des Nahverkehrs ist im Umland vergleichsweise stärker. Insgesamt entfallen von allen Deutschlandtickets etwa zwei Drittel auf die Stadt Hamburg und ein Drittel auf das hvv-Umland. Der Hamburger Verkehrsverbund wies beim 9-Euro-Ticket für die Stadt Hamburg eine Nutzerquote von etwa 72 % aus, während diese im Umland bei etwa 49 % lag (hvv gesamt 61 %) [12]. Beim Deutschlandticket sind es in den Monaten Mai bis August 2023 rund 38 % bzw. 18 %

(hvv gesamt 28 %). Bereits beim 9-Euro-Ticket wurde eine relativ deutliche Abhängigkeit zwischen der Größe des Wohnorts und dem Ticketbesitz diskutiert [13] – teilweise drängte sich der Eindruck auf, das Ticket sei vorwiegend von Großstädtern genutzt worden [14]. Daten der Studienreihe OpinionTRAIN wiesen ebenfalls eine Abhängigkeit der Nutzerquote von der Größe des Wohnortes (gemessen an der Zahl der Einwohner) aus. Wurden allerdings die Ticket-Besitzer insgesamt und deren Verteilung auf die Wohnortklassen betrachtet, ergab sich folgendes Bild: 56 % der Ticket-Besitzer entfielen auf Wohnortklassen unterhalb der Schwelle von 100 000 Einwohnern (Grenze für Großstädte [15]). Beim Deutschlandticket beläuft sich der korrespondierende Anteil auf knapp 50 % (OpinionTRAIN, September 2023).

Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung durch das Deutschlandticket

Mobilität nach Kundensegmenten

In der eigenen Erhebung wurden die Studienteilnehmer unter anderem zum aktuellen Besitz (Kaufabsicht) des Deutschlandtickets, zum früheren Besitz eines Zeitkarten-Abonnements im hvv, zur Verkehrsmittelnutzung und zum Einfluss des Tickets auf die Verkehrsmittelwahl befragt. In Bild 3 ist die Struktur der Verkehrsmittelnutzung für unterschiedliche Teilssegmente dargestellt. Zu unterscheiden sind dabei:

- Personen, die bereits vor Einführung des Deutschlandtickets über ein ÖPNV-Abo verfügt haben (sogenannte Alt-Abo-Kunden). Der Anteil in der Erhebung beträgt 18 %.

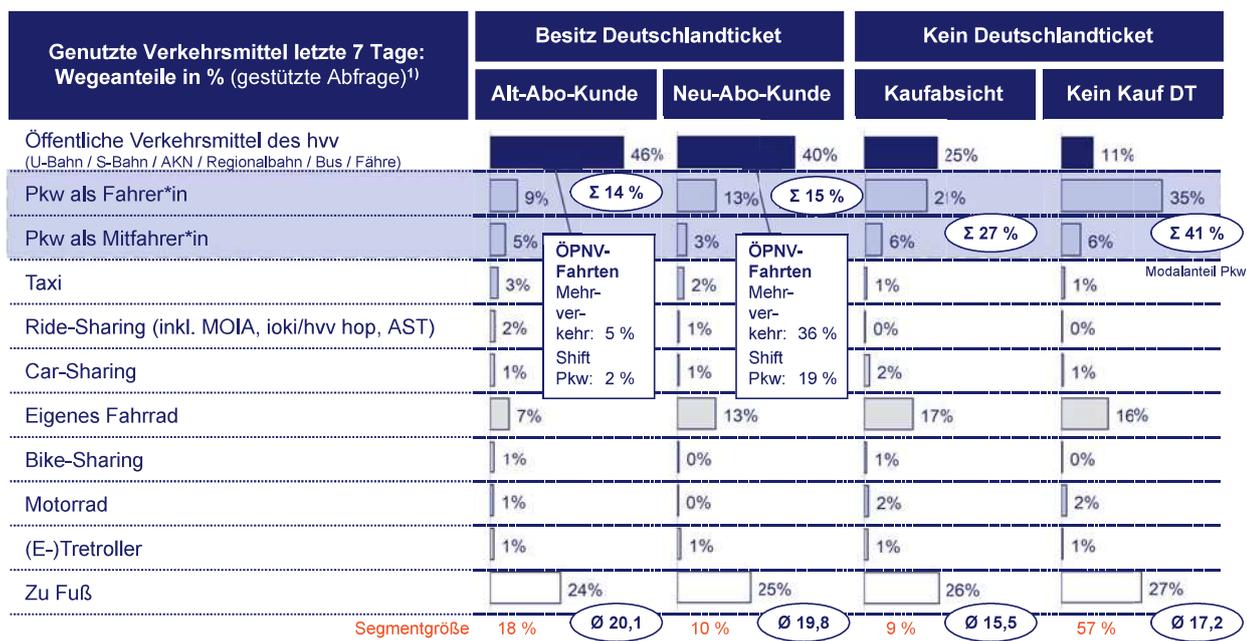


Bild 3: Anzahl und Verteilung der Wege im Großraum Hamburg nach Besitz (Kaufabsicht) des Deutschlandtickets (Mai-August 2023) © exeo Strategic Consulting AG

1) Wie viele Wege (Fahrten) haben Sie mit den Verkehrsmitteln in den letzten 7 Tagen unternommen? Eine Hin- und Rückfahrt entspricht 2 Wegen (Fahrten). Bitte denken Sie an Strecken von 500 und mehr Metern.

- Personen, die vor Einführung des Deutschlandtickets nicht über ein ÖPNV-Abo verfügt haben (sogenannte Neu-Abo-Kunden, 10 % der Befragten).
- Personen, die zwar zum Zeitpunkt der Erhebung nicht über das Deutschlandticket verfügt haben, aber angeben, das Ticket in den nächsten zwei Monaten zu kaufen (Segment „Kaufabsicht“, 9 % der Befragten).
- Personen, die den Kauf des Deutschlandtickets nicht planen, machen etwa 57 % der Befragten aus (6 % der Befragten sind sich unsicher).

Allein aus dem Verhältnis der bestehenden Ticketbesitzer (28 %) und dem zusätzlichen Kaufpotenzial (9 %) wird erkennbar, dass auch mehrere Monate nach Markteinführung kein „Sättigungsniveau“ erreicht ist. Im Segment der Alt-Abo-Kunden wird bereits vor Einführung des Deutschlandtickets ein hoher Modalanteil für den ÖPNV erreicht. In der aktuellen Momentaufnahme werden hier 46 % der Wege mit Bussen und Bahnen unternommen (der PKW kommt auf 14 %). Von besonderem Interesse ist die Veränderung der Mobilität bei Neu-Abo-Kunden, die den ÖPNV aktuell ähnlich intensiv nutzen wie die „Abo-Umsteiger“, vor Mai 2023 aber eher Wenig- und Gelegenheitsnutzer des ÖPNV waren. In dieser Kundengruppe ergeben sich besonders dynamische Mobilitätsveränderungen. Die durch die eigenen Analysen abgeschätzte Mehrverkehrsquote ist hier besonders groß (und somit auch die Fahrtenverlagerung vom PKW). Von 100 Fahrten werden 64 Fahrten auch ohne das Deutschlandticket unternommen, 36 Fahrten werden zusätzlich durchgeführt. Auch andere empirische Studien bestätigen beim Deutschlandticket den verhältnismäßig starken

Nachfrage-Shift vom PKW hin zum Nahverkehr im Segment der Neu-Abo-Kunden [16, 17].

Ein signifikantes, bisher unausgeschöpftes Fahrtenpotenzial für den ÖPNV wird im Bereich der Deutschlandticket-Potenzialkunden erkennbar. In diesem Segment ist der Modalanteil für Busse und Bahnen mit 25 % noch ausbaufähig, während 27 % der Wege mittels PKW erfolgen. Für die weitere Evaluation des Tickets wird essenziell sein, wie stark sich das bestehende Absatzpotenzial in den kommenden Monaten ausschöpfen lässt.

Heterogene Nachfrageentwicklung

Insgesamt sind die Nachfragezuwächse für den Nahverkehr nicht nur von unterschiedlichen Kundengruppen abhängig, sondern auch von spezifischen Reiseparametern. Die eigene Studie weist die geringsten Nachfragezuwächse bei Fahrten am Wohnort aus. Mit zunehmender Entfernung ergeben sich stärkere Nachfragezuwächse für den Nahverkehr: Die größten Effekte sind bei Fahrten festzustellen, die über die Verbundgrenzen hinausgehen (Anteil an allen Fahrten mit dem Deutschlandticket rund 10 bis 15 %). Hier ist die Nutzung des Bahnregionalverkehrs dominierend.

Konsistent dazu deuten die Auswertungen von Mobilfunkdaten von O2 Telefónica auf einen deutlichen Anstieg der Zugreisen von mehr als 30 Kilometern seit Anfang Mai 2023. Der Anteil der Schiene an der Personenbeförderung nahm im Vergleich zu der Zeit vor Einführung des Deutschlandtickets um etwa 2,5 Prozentpunkte zu [18]. Im Fazit heißt es: „Wahrnehmbare Verlagerung von der Straße auf die Schiene“. Gleichzeitig berichtet DB Regio, im Juni 2023 seien 25 % mehr Fahrgäste in Zügen gefahren

Kennziffer	Pendler Stadt Hamburg ¹⁾	Pendler hvv-Umland	Pendler gesamt im hvv	hvv Total
Anteil des Segments an der hvv-Bevölkerung (%)	18%	20%	38%	100%
Personen absolut (Tsd. Personen 18+ Jahre)	548	618	1.166	3.076
Deutschlandticket: Alt-Abo-Kunden (%)	37% (75%)	15% (63%)	25% (69%)	18% (67%)
Deutschlandticket: Neu-Abo-Kunden (%) ²⁾	12% (25%)	10% (37%)	11% (31%)	10% (33%)
Deutschlandticket: Besitzer gesamt (%)	49% (100%)	24% (100%)	36% (100%)	28% (100%)
Deutschlandticket: Nicht-Besitzer mit Kaufabsicht (%) ³⁾	8%	10%	9%	9%
Deutschlandticket: Kauf unsicher (%)	5%	6%	6%	7%
Deutschlandticket: Keine Kaufabsicht (%)	38%	59%	49%	57%
Vor Deutschlandticket: Stammkunden ÖPNV (%) ⁴⁾	42%	16%	28%	23%
Zumindest gelegentlich im Homeoffice tätig (%)	39%	34%	37%	42%
Anteil des Segments an den DT-Besitzern im hvv (%)	32%	18%	50%	100%

Bild 4:

Deutschlandticket-Besitz bei Berufspendlern im hvv (Mai-August 2023).

© exeo Strategic Consulting AG

1) Bezogen auf Ihre Wege zur Arbeit: Fahren Sie mehrere Tage in der Woche von Ihrem Wohnort zu Ihrem Arbeitsort (Strecke > 5 km)? → Ja.
 2) Besitzer eines Deutschlandtickets, die im Apr. 2023 (vor Einführung des Deutschlandtickets) keine Zeitkarte des ÖPNV im Abo besessen haben.
 3) Beabsichtigen Sie, das Deutschlandticket in den kommenden 2 Monaten zu kaufen?
 4) Nutzung ÖPNV an mindestens 3 Tagen pro Woche.

als noch im April 2023 [19]. Ähnliche Nachfrageeffekte in Abhängigkeit von Kundengruppen und Fahrttypen zeigten sich bereits beim 9-Euro-Ticket, nur früher auf einem intensiveren Niveau [20, 21].

Deutschlandticket und Berufspendler

Besonders groß sind die Erwartungen an das Deutschlandticket in Bezug auf die Veränderung des Pendlerverkehrs. Hintergrund dafür ist, dass mit der Entscheidung für ein Verkehrsmittel für die Fahrten zum Arbeitsplatz über einen Monat bzw. ein Jahr sehr viele Nutzungen gebündelt werden. Deutschlandweit erfolgen mehr als zwei Drittel aller Fahrten zum Arbeitsplatz mit dem PKW [22]. Laut Pendleratlas kommt das Bundesland Hamburg auf 1,2 Mio. Pendler täglich [23]. Wie **Bild 4** zeigt, handelt es sich in der eigenen Studie für das hvv-Gebiet bei 38 % der Befragten um Personen, die mehrere Tage pro Woche zur Arbeit fahren und dabei Entfernungen von 5 oder mehr km zurücklegen (hochgerechnet 1,17 Mio. Menschen).

Die Quote der Besitzer eines Deutschlandtickets liegt in der Gruppe der Pendler mit 36 % deutlich über dem hvv-Mittelwert (28 %). Dabei handelt es sich bei fast einem Drittel der Pendler mit Deutschlandticket um Neu-Abo-Kunden. Wie oben beschrieben, sind hier besonders starke Verlagerungseffekte erwartbar. Die Mobilisierung von Nachfrage wird auch erkennbar, vergleicht man den Anteil der Deutschlandticket-Besitzer mit dem Anteil ÖPNV-Stammkunden bis April 2023. Bezogen auf alle Deutschlandticket-Besitzer erreicht die Gruppe der Berufspendler einen Anteil von 50 %. Das entspricht hochgerechnet rund 400 000 bis 450 000 Menschen im hvv-Gebiet.

Ausblick: Das Deutschlandticket und die Verkehrswende

Während wenig Zweifel daran besteht, dass das 9-Euro-Ticket zu mehr Fahrgästen für den ÖPNV führte, gab es bereits während der Gültigkeitsperiode Thesen, das Ticket bewirke keine nennenswerte Verkehrsmittelverlagerung. Insbesondere die Verlagerung von PKW-Fahrten zum Nahverkehr wurde in Frage gestellt [24, 25], obwohl die meisten empirischen Untersuchungen genau das Gegenteil belegten [21, 26, 27]. Fast deckungsgleich sind die Vorbehalte gegenüber dem Deutschlandticket. So stellt *Mietsch* die Aussage in den Raum, dass „pauschale ÖPNV-Rabattierungen eher zu Lasten der Rad- und Fußverkehrsanteile im Verkehr, denn zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs gehen“ [28]. Die eigenen empirischen Analysen, verzahnt mit Sekundärdaten, belegen genau dies für den hvv nicht. Bei



etwa 7 % aller Fahrten mit dem Deutschlandticket handelt es sich um Fahrten, die vom PKW verlagert wurden, im Segment der Neu-Abo-Kunden sind es sogar 19 %. Insgesamt werden damit pro Monat etwa 2 Mio. Autofahrten im hvv-Gebiet substituiert.

Das Deutschlandticket wird unter anderem im Kontext „Stadt-Land-Verkehrs-anbindung“ oder „Mittel zum Brechen der PKW-Dominanz im Verkehr“ diskutiert. Dabei ist klar: Das Ticket kann wesentliche Probleme nicht alleine lösen, weder dass der PKW-Bestand in 2023 in Deutschland einen neuen Rekordwert erreicht, noch dass etwa ein Drittel der Bevölkerung nicht über einen ÖPNV-Zugang verfügt. Daher sind weitere Maßnahmen im Bereich Push und Pull erforderlich (**Bild 5**). Im Bereich Tarif testet der hvv derzeit mit ausgewählten Unternehmen ein Konzept, bei dem alle Mitarbeitenden ein Ticket für den ÖPNV erhalten, und zwar entweder ein kostenloses Set an drei verbundweit gültigen Tageskarten je Monat („Klimaticket S“) oder ein „Klimaticket XL“ (= Deutschlandticket als Jobticket) gegen Zuzahlung von monatlich maximal 34,30 EUR. Erste Ergebnisse unterstreichen: Nicht nur die Quote der Jobticket-Nutzer steigt, sondern auch die Mobilisierung von bisherigen ÖPNV-Nichtnutzern, jeweils einhergehend mit einer stärkeren Nutzung von Bussen und Bahnen bei gleichzeitigem Verzicht auf das eigene Auto [10]. Seit Oktober wird im hvv mit dem Jobticket Premium eine weitere attraktive Option geboten, wenn Unternehmen ihren Mitarbeitenden einen Zuschuss von mindestens 21,55 EUR zahlen: Mitarbeitende erhalten dann für maximal 25 EUR bundesweite Mobilität und zusätzlich die Mitnahmemöglichkeit an Wochenenden im hvv Gesamtnetz (eine weitere Person und bis zu drei Kinder kostenlos).

Bild 5: Verzahnung der Verkehrsmittel Bahn und Car-sharing im hvv. © hvv

LITERATUR

- [1] *Dambeck, H.*: Der private PKW verliert drastisch an Bedeutung. Der Spiegel v. 09.08.2023, <https://www.spiegel.de/auto/berlin-hamburg-muenchen-und-andere-pkw-verkehr-in-deutschen-metropolen-nimmt-deutlich-ab-a-c4dd7b21-a3ba-4db3-bdac-db23c49c752f> (Abruf: 13.9.2023).
- [2] *Haitsch, A.*: Wie das Deutschlandticket das Pendeln verändert. Der Spiegel v. 09.08.2023. <https://www.spiegel.de/auto/deutschlandticket-als-jobticket-wie-der-flat-rate-fahrschein-das-pendeln-veraendert-a-c916e042-0f7e-490b-8b13-7f11c6378aa6> (Abruf: 13.9.2023).
- [3] *Isfort, A., Jödden, C.*: Wie gelingt der Umgang mit der Pandemie. Der Nahverkehr Jh. 40 Heft 1+2 (Jan.-Feb. 2022), S. 24 – 28.
- [4] *Sunder, M., Hagen, T., Lerch, E.*: Mobilität während und nach der Corona-Krise: erneute Analysen für Deutschland. ReLUT Research Lab für Urban Transport, Frankfurt University of Applied Sciences, Frankfurt/M. 2021
- [5] *Krämer, A., Bongaerts, R., Reinhold, R.*: Veränderte Mobilität von Abo-Kunden und Ansätze für alternative Ticketangebote am Beispiel Frankfurt a. M. Verkehr und Technik Jg. 75 Heft 3 (Mrz. 2022), S. 85 – 89.
- [6] *Krämer, A., Hercher, J.*: „Homeoffice mit Luft nach oben aus Sicht der Beschäftigten“, Die Studie „OpinionTRAIN© 2023“ untersucht die Entwicklungen bei der Homeoffice-Tätigkeit seit Beginn der Corona-Pandemie. Presseinformation vom 20.07.2023, <https://www.marktforschung.de/marktforschung/a/homeoffice-mit-luft-nach-oben-aus-sicht-der-beschaeftigten/> (Abruf: 13.9.2023).
- [7] ifo Institut: Deutsche im Mittelfeld mit einem Homeoffice Tag pro Woche. Pressemitteilung v. 18.7.2023, <https://www.ifo.de/pressemitteilung/2023-07-18/deutsche-im-mittelfeld-mit-einem-homeoffice-tag-pro-woche> (Abruf: 13.9.2023).
- [8] Stadt Hamburg: Mobilitätswende 68 Prozent aller Wege wurden 2022 im Umweltverbund absolviert Mobilitätswende in Hamburg nimmt weiter Fahrt auf. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 8.5.2023. <https://www.hamburg.de/bvm/medien/17104782/2023-05-08-bvm-mobilitaetswende/> (Abruf: 13.9.2023).
- [9] Destatis: Fahrgastzahl im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen 2022 um 29 % gestiegen. Pressemitteilung - 6. 4. 2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/04/PD23_140_461.html. (Abruf: 13.9.2023).
- [10] Hamburger Verkehrsverbund (hvv): Historische Marke erreicht: eine Million hvv-Abos, Presseinformation v. 13.9.2023, <https://www.hvv.de/de/ueber-uns/neuigkeiten/neuigkeiten-detail/historische-marke-erreicht-eine-million-hvv-abos--110718> (Abruf: 14.9.2023).
- [11] *Krämer, A., Korbitt, A.*: Das 9-Euro-Ticket – Ziele, Wirkungsmechanismen und Perspektiven, Internationales Verkehrswesen, Jg. 74, Heft 3 (Sep. 2022), S. 10 – 13.
- [12] hvv: 9-Euro-Ticket: Wie geht es weiter? Pressemitteilung v. 2.8.2022, <https://www.hvv.de/de/ueber-uns/neuigkeiten/neuigkeiten-detail/9-euro-ticket-wie-geht-es-weiter--84558> (Abruf: 3.8.2022).
- [13] DLR: Hintergrundpapier – 6. DLR-Erhebung zu Mobilität & Corona, 9-Euro-Ticket und Senkungen der Kraftstoffpreise, DLR-Institut für Verkehrsforschung. https://www.dlr.de/content/de/downloads/2022/dlr-studie-mobilitaet-in-krisezeiten-9-euro-ticket.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Abruf: 3.10.2022).
- [14] *Neumann, P.*: Kommentar – Vom Nachfolger des 9-Euro-Tickets werden die Falschen profitieren Berliner Zeitung v. 5.9.2022, <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nach-dem-9-euro-ticket-kommt-jetzt-ein-foerderprogramm-fuer-fernpendler-69-euro-koalition-li.263867> (Abruf: 3.10.2022).
- [15] *Krämer, A.*: Das 9-Euro-Ticket in Städten – Wirkungsmechanismus im Stadt- und Regionalverkehr, Transforming Cities, Jg. 7, Heft 4, (2022) S. 64 – 69.
- [16] *Loder, A., Cantner, F., Dahmen, V., Bogenberger, K.*: Germany's Newest Fare: The Deutschlandticket – First Insights on Funding and Travel Behavior. Paper submitted for presentation at the 103rd Annual Meeting Transportation Research Board, Washington D.C., January 2024.
- [17] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG: Evaluation zum Deutschland-Ticket. Berichtszeitraum Mai bis August 2023, Berlin 25.09.2023.
- [18] O2 Telefónica: Das Deutschlandticket bewirkt deutlich mehr Pendel- und Wochenendfahrten. O2 Telefónica Mobility Monitor – Ausgabe 3 v. 24.07.2023, https://www.telefonica.de/news/corporate/2023/07/o2-telefonica-mobility-monitor-ausgabe-3-das-deutschlandticket-bewirkt-deutlich-mehrpendel-und-wochenendfahrten.html?tag=%23mobility_monitor;cat=blogartikel (Abruf: 13.9.2023).
- [19] *Sternberg, J.*: DB-Regio-Chefin Evelyn Palla: „Deutschlandticket ist großer Erfolg“. RND v. 30.07.2023, <https://www.rnd.de/politik/deutschlandticket-ist-grosser-erfolg-db-regio-chefin-palla-im-interview-RJLBU4R7RHHZMSEIABIZZ33TY.html>. (Abruf: 13.9.2023).
- [20] *Korbitt, A., Krämer, A.*: Veränderte Sicht auf die Kundenbeziehungen im ÖPNV: Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv). In: *Krämer, A., Kalka, R., Merkle, W.* (Hrsg.), Stammkundenbindung versus Neukundengewinnung, Springer Gabler 2023, S. 187 – 207.
- [21] *Krämer, A., Wilger, G., Bongaerts, R.*: Das 9-Euro-Ticket – Erfahrungen, Wirkungsmechanismen und das Nachfolgeangebot. Wirtschaftsdienst, Jg. 102, Heft 11 (Nov. 2022), S. 873 – 879.
- [22] Destatis: Berufspendler. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html> (Abruf: 12.9.2023).
- [23] Pendleratlas: Hamburg. <https://www.pendleratlas.de/hamburg/> (Abruf: 12.9.2023).
- [24] MDR Thüringen: Erfurter Verkehrsforscher: „Große Sehnsucht nach einfachem ÖPNV“, MDR THÜRINGEN v. 31.8.2022, unter <https://www.mdr.de/nachrichten/thueringen/neunero-ticket-verkehr-oepnv-100.html> (Abruf: 12.9.2023).
- [25] Anonymus: Deutsche nutzen trotz 9-Euro-Ticket oft das Auto, ZEIT ONLINE v. 8. August 2022, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-08/oepnv-9-euro-ticket-auto-bahn-studie> (Abruf: 12.9.2023).
- [26] VDV, Deutsche Bahn AG, DB Regio AG: Bericht zur bundesweiten Marktforschung im Aktionszeitraum v. 30.09.2022.
- [27] *Adenaw, L., Ziegler, D., Nachtigall, N., Gotzler, F., Loder, A., Siwert, M.B., Bogenberger, K.*: A nation-wide experiment: fuel tax cuts and almost free public transport for three months in Germany--Report 5 Insights into four months of mobility tracking. arXiv preprint arXiv:2211.10328.
- [28] *Mietzsch, O.*: Vom 9-Euro-Ticket zum Deutschlandticket. Rabattierte Pauschalpreistickets als Gamechanger für die Verkehrswende? Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg. 93 Heft 1 (Jan. 2023).

AUTOR*INNEN



Prof. Dr. Andreas Krämer

Vorstandsvorsitzender
 exeo Strategic Consulting AG, Bonn
 Direktor des VARI
 (Value Research Institute), Iserlohn
 Kontakt: andreas.kraemer@exeo-consulting.com

Anna Korbitt
Geschäftsführerin

hvv Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH
 Kontakt: korbitt@hvv.de