



Das Deutschlandticket in einer wohlfahrtsökonomischen Betrachtung

Deutschlandticket, Externe Effekte, Verkehrsmittelverlagerung, Kosten-Nutzen-Analyse

Bisherige Analysen und Evaluierungen zum Deutschlandticket sind in der Regel auf einzelne Aspekte ausgerichtet, während eine gesamthafte und wohlfahrtsökonomische Bewertung fehlt. Auf Basis des eigenen Datenmaterials, erweitert um neue Forschungsergebnisse, wird versucht, diese Lücke zu schließen. Obwohl in der öffentlichen Diskussion teilweise der Eindruck entsteht, das Ticket sei eine Belastung für die Gesellschaft, zeigt die eigene Analyse hohe Nutzenwerte, die primär durch die Konsumentenrente der Verbraucher und die Reduzierung der externen Kosten für die Pkw-Nutzung bestimmt sind. Der kumulierte Nutzen übersteigt die Kosten des Tickets und generiert in einer konservativen Betrachtung einen volkswirtschaftlichen Netto-Nutzen von fast 2 Mrd. Euro jährlich.

Andreas Krämer

Deutschlandticket: Kaum Effekte für die Verkehrswende?

Die Kritik am Deutschlandticket – in einigen Teilen berechtigt – ist so alt wie das Ticket selbst und im Prinzip eine nahtlose Anknüpfung an die Diskussionen rund um das 9-Euro-Ticket [1]. Kritisiert wird beispielsweise, dass die Verlagerungseffekte vom Pkw sehr gering sind (vgl. [2], [3]) und sich daher kaum nennenswerte Klimaeffekte ergeben, oder dass die Subventionen für das Ticket besser für einen Ausbau des ÖPNV-

Netzes hätten genutzt werden können. Dies betrifft nicht den alleinigen, aber einen zentralen Punkt in der Evaluierung des Tickets. Gerade zum ersten Geburtstag des Deutschlandtickets reihen sich entsprechend kritische Urteile aneinander an und beklagen im Kern dasselbe Problem, sei es von VDV-Präsident Wortmann („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 ...“ [4]), Sterzenbach

(„Weder wurde das postulierte Ziel einer Verkehrsverlagerung erreicht ...“ [5]) oder Follmer und Knie beschrieben („Zusammengekommen zeigt sich, dass das Ticket bisher kaum einen Entlastungseffekt verzeichnen kann. Es wird auf wenige Autofahrten verzichtet ...“ [6]).¹

Werden dann gleichzeitig mögliche Kosten durch das Ticket von jährlich bis zu 5 Mrd. Euro in den Raum gestellt [7], entsteht unweigerlich der Eindruck einer extrem schlechten Kosten-Nutzen-Bilanz. Trotz

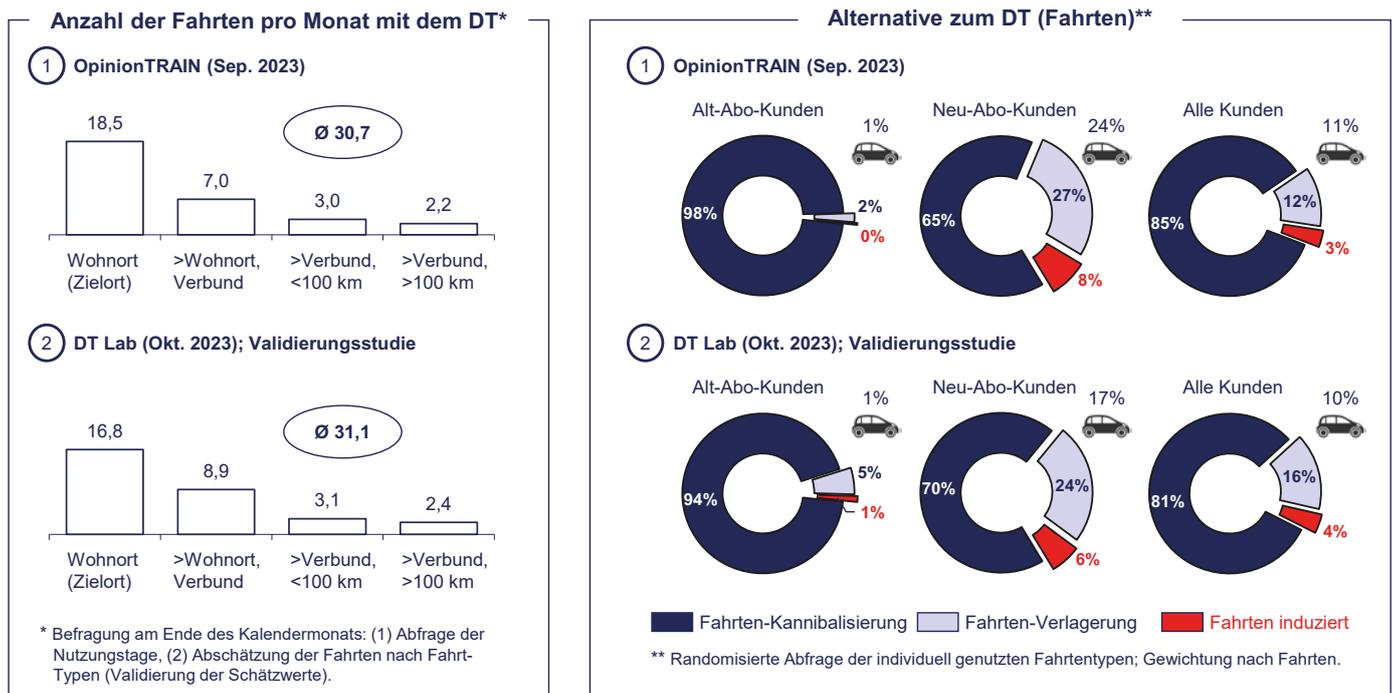


Bild 1: Mittlere Anzahl der Fahrten mit und Alternativen zum Deutschlandticket (DT)

vieler punktueller Evaluierungsversuche fehlt eines: Die holistische Betrachtung des Deutschlandtickets im Sinne einer Kosten-Nutzen-Analyse [1].

Vor diesem Hintergrund sollen im folgenden Beitrag im ersten Schritt die Ergebnisse einer eigenen Studie in Hinblick auf die Anzahl der Fahrten mit dem Deutschlandticket sowie die Nachfrageverlagerungen – insbesondere vom Pkw – betrachtet und auf Robustheit hin untersucht werden. Im zweiten Schritt werden die eigenen Ergebnisse mit anderen Studien verglichen und hinsichtlich Konsistenz und Plausibilität geprüft. In einer erweiterten Betrachtung wird im dritten Schritt der Versuch einer wohlfahrtsökonomischen Bewertung des Deutschlandtickets unternommen, indem die mit dem Ticket verbundenen Kosten und Nutzen zu einem wohlfahrtsökonomischen Gesamtbild saldiert werden.

Wirkungen des Deutschlandtickets: Nachfragesteigerung und Verkehrs-mittelverlagerung

Um ein in sich schlüssiges Bild über die Wirkungen des Deutschlandtickets (DT) zu erhalten, ist es erforderlich die Aspekte (1) Nachfragesteigerung im Nahverkehr, (2) Fahrtenverlagerung und induzierter Verkehr sowie (3) Veränderung der Gesamtmobilität im direkten Kontext zu betrachten.

Nachfragesteigerung im Nahverkehr

Wie stark die Nachfragesteigerungen durch das Deutschlandticket sind, kann in Anbetracht der ansonsten relativ unklaren Datenlage vergleichsweise deutlich bestimmt

werden. Sicher ist auch, dass die Nachfragezuwächse nach Streckentyp unterschiedlich sind. Bereits zum Marktstart veröffentlichte O2 Mobilfunk-Analysedaten, die einen starken Nachfragezuwachs auf der Schiene auswiesen [8]. DB Regio beziffert das Nachfrageplus auf 28 % ([9]). Geringer sind die Zuwächse im städtischen Bereich. Der Hamburger Verkehrsverbund sieht beispielsweise einen Fahrgastzuwachs von ca. 16 % durch das Deutschlandticket (Mittel der Monate Mai bis Aug. 2023 [10]).

Fahrtenverlagerung und induzierter Verkehr

Die Untersuchung und Hochrechnung der Verlagerungswirkungen erfolgt auf Basis der eigenen Studie OpinionTRAIN, die im Sep./Okt. 2023 speziell das Deutschlandticket untersucht hat. Befragt wurden 2.484 Personen ab 18 Jahren in Deutschland (davon 535 mit DT-Besitz; Nutzung eines Online-Access-Panels zur Rekrutierung der Probanden; 28.9.–3.10.2023; Dauer der Kernbefragung ca. 11,5 Minuten). Um die Repräsentativität der Daten sicherzustellen, wurden die Daten in einem mehrstufigen Prozess gewichtet. Im Rahmen einer Folgestudie wurden etwa einen Monat später zentrale Parameter für die Evaluierung (Fahrtenverlagerung und Zahlungsbereitschaften) experimentell überprüft [1].

Wie aus Bild 1 erkennbar wird, trägt die Ticketnutzung in beiden Studien durchschnittlich 31 Fahrten pro Monat, der Schwerpunkt der Nutzung liegt jeweils beim Wohnort, während längere Wege eher die Ausnahme darstellen.² Auch die Ver-

lagerungswirkungen zeigen ein ähnliches Muster in beiden Studien. Insgesamt handelt es sich bei etwa 10–11 % der Fahrten mit dem Deutschlandticket um substituierte Auto-Fahrten. In eine Verkehrsleistungsperspektive übersetzt, entspricht das etwa 13–14 % der Personenkilometer. Tabelle 1 ordnet diese Ergebnisse in den aktuellen Forschungsstand ein.

Veränderungen der Gesamtmobilität

Zu fragen ist darüber hinaus, ob sich durch das Deutschlandticket das Ausmaß an Mobilität insgesamt erhöht hat. Dafür geben die eigenen Projekte und Untersuchungen keine Anhaltspunkte, genauso wie unabhängig davon erfasste oder beobachtete Daten ([11], [8]). Erst unter Einbeziehung der Aspekte Nachfrageveränderung im Nahverkehr, bei alternativen Verkehrsmitteln und bei der Gesamtmobilität ist eine ordentliche Kalibrierung empirischer Daten möglich ([10], [1]). Die eigene Studie und weitere Untersuchungen deuten auf eine deutliche Nachfrageverlagerung vom Pkw zum Nahverkehr. Selbst die bundesweite Studie des VDV, die aufgrund von Designeffekten den induzierten Verkehr über- und die Nachfrageverlagerung unterschätzt [1] weist für Jan./Feb. 24 eine Fahrtenverlagerung vom Pkw von etwa 8 % der Fahrten mit dem Deutschlandticket aus, und das in einer Phase mehrerer Streikperioden [13].

Nutzen aus dem Deutschlandticket

Um eine wohlfahrtsökonomische Analyse des DT durchzuführen, werden die gesellschaftlichen Nutzen und Kosten einzeln

Studie	Besonderheiten	Zusatznachfrage für den Nahverkehr	Ergebnisse zur Fahrtenverlagerung	Gesamtmobilität	Quelle
exeo und Rogator / OpinionTRAIN und DT Lab	Eigeninitiative Studie (Sep. 23); zusätzlich Validierungsstudie (Okt. 23)	Mehrverkehrsquote: 15 % (18 % Fahrtensteigerung); fast identische Werte im DT Lab	Etwa 3 % der Fahrten mit dem DT sind induziert, 12 % aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, 11 % vom Auto	Kein Anhaltspunkt für deutlich höheres Mobilitätsniveau insgesamt	Krämer (2024) [1]
RC / Forsa; Befragung via Online Panel; Wohnbevölkerung ab 14 Jahren; 83.381 Interviews (Mai-Dez. 2023)	VDV Kernstudie zur DT-Evaluierung; Studiendesign ähnlich zum 9-Euro-Ticket	Mehrverkehrsquote: 25 % (33 % Fahrtensteigerung)	Bis zu 13 % aller Fahrten mit dem DT sind induziert, 12 % aus anderen Verkehrsmitteln verlagert (7,1 % Auto oder Motorrad, auch Sharing-Modelle; fast 8 % in der Messung Jan./Feb. 2024)	Keine Aussage; implizit legen die Ergebnisse eine deutliche Mobilitätserweiterung nahe	VDV und DB (2024a) [12], VDV und DB (2024b) [13]
GfK; Passive Wegemessung per Smartphone; Vergleich Wege Jan-Apr. 2023 und Mai-Dez. 2023	Parallelstudie zur bundesweit ausgerichteten VDV-Befragung	Nach Einführung des DT steigt bei DT-Nutzern der Anteil der ÖPNV-Fahrten um 7%-Punkte (Delta zur Kontrollgruppe ohne DT)	Der Pkw-Modalanteil sinkt um 5 %-Punkte (Delta zur Kontrollgruppe ohne DT).	Keine Aussage	VDV und DB (2024c) [14]
Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung, ISI, Studie MobilKULT, Onlinestudie	Repräsentativer Forschungsansatz; Panelerhebung; > 2.000 Befragte in 5 Messwellen (2 BL)	Um 9 %-Punkte erhöhter ÖPNV-Fahrtenanteil ab Mai 23 bei Personen mit Besitz eines DT	Um 5 %-Punkte reduzierter Fahrtenanteil beim Pkw (Verbrennerauto, e-Auto, Carsharing)	Keine Zunahme der Gesamtmobilität	Helferich et al. (2024) [11]
Infas / MOBICOR (Jan. 24)	Befragung (CATI), Nutzer Linienbus / Bahn mit dem DT in den letzten 2 Tagen	Mehrverkehrsquote 26 % beim Bus und 16 % bei der Bahn (35 % bzw. 19 % Fahrtensteigerung)	Nachfrageverlagerung vom Auto in 15 % (Bus) bzw. 4 % (Bahn) der Fahrten	Keine direkte Aussage; implizit leichte Zunahmen (2-7 % induzierter Verkehr)	Follmer und Knie (2024) [6]
O2 Telefónica; Modellierung von Mobilfunkdaten (Vergleich Jun. 23 zu Jun. 19)	Beobachtungsdaten; Erfasst werden Fahrten ab 30 km; keine Stichprobe, sondern Vollerhebung	Seit Einführung des DT erhöhte Zahl der werktäglichen Pendlerfahrten mit dem Zug (+28 %)	Sinkende Zahl der längeren Pendlerfahrten mit dem Auto (-12 %)	Keine Zunahme der Gesamtmobilität	O2 Telefónica (2023) [8]

Tabelle 1: Forschungsstand zu den Auswirkungen des Deutschlandtickets (DT) auf die Verkehrsnachfrage

monetarisiert und dann saldiert. Bei den Nutzenkomponenten werden nachfolgend primär die Aspekte des Nutzens für die Verbraucher und die Reduzierung externer Kosten des Autoverkehrs diskutiert.

Konsumentenrente und Entlastung bei den Verbrauchern

Beim ersten Teilaspekt stellt die Konsumentenrente eine wichtige Nutzenkomponente dar. Sie errechnet sich auf Individualebene als Delta zwischen der maximalen Zahlungsbereitschaft der Nutzer und dem effektiv bezahlten Preis (de Rus 2021 [15]). Als Methode zur Messung der maximalen Preisbereitschaft der Verbraucher kommt das von exeo entwickelte Instrument „PSM-Plus“ zum Einsatz ([16], [17]).

Bild 2 zeigt die kumuliert absteigende Verteilung der Zahlungsbereitschaften, differenziert nach den beiden Teilgruppen der Ticket-Nutzer und der Ticket-Nichtnutzer. Als mittlere Konsumentenrente je DT und Monat errechnet sich ein Wert von 16,90 Euro, in der Hochrechnung ergibt sich bei einem Bestand von 11 Mio. DT-Besitzern eine kumulierte Konsumentenrente von 2,2 Mrd. Euro p. a. in der Gruppe der Deutschlandticket-Nutzer. Dieser Betrag dürfte konservativ angesetzt sein, wird doch in

der wissenschaftlichen Literatur neben dem Begriff der Willingness-to-Pay (WTP) auch die Willingness-to-Accept (WTA) genutzt und argumentiert, der Betrag der WTA übertreffe die WTP [18].

Neben dieser Zuordnung lässt sich die Perspektive für den Nutzen der Verbraucher auch erweitern [19]. Für Verkehrsprojekte lassen sich drei verschiedene relevante wirtschaftliche Nutzenkomponenten heranziehen ([20], [21]): Erstens Nutzenwerte, die sich aus der direkten Inanspruchnahme des Verkehrsangebots ableiten (dies wird im konservativen Ansatz der Kosten-Nutzen-Analyse abdeckt), zweitens Optionswerte, die auf der zukünftigen potenziellen Nutzung einer Dienstleistung basieren (ständige Verfügbarkeit eines bestimmten Angebots), und drittens Nicht-Nutzungswerte, die unabhängig von einer gegenwärtigen oder zukünftigen Nutzung sind.

Reduzierung der externen Kosten des Pkw-Verkehrs

Der Verkehrssektor bringt externe Effekte nicht nur in Form von Klimaeffekten mit sich, sondern auch durch Unfälle und Stauzeiten. Sie belaufen sich auf etwa 115 Mrd. Euro jährlich. Davon entfallen mehr als 90 % auf den Pkw-Verkehr [22]. Gelingt es durch

das Deutschlandticket, Pkw-Verkehr zu substituieren, wird diese gesellschaftliche Last verringert. In einem konservativen Ansatz werden die externen Kosten der Pkw-Nutzung auf knapp 10 Cent je Pkm geschätzt. Werden die eigenen Untersuchungsergebnisse herangezogen, errechnen sich bei einem Bestand von 11 Mio. Deutschlandtickets Einsparungen (volkswirtschaftlicher Nutzen) von etwa 1,4 Mrd. Euro p. a. [1]. Allerdings werden in einigen Studien auch deutlich höhere Kostensätze für externe Kosten der Pkw-Nutzung in die Diskussion eingebracht, die sich im Bereich von 16 Euro Ct. je Pkm [23] bis 23 Euro Ct. je Pkm bewegen [24]. Eine zusätzliche Nutzenkomponente, die hier nicht detailliert beschrieben wird, sind positive Impulse durch das Deutschlandticket für den Handel und die Gastronomie.

Kosten durch das Deutschlandticket

Entgangene Einnahmen in der Nahverkehrsbranche

Die Einführung des DT bedeutet einen erheblichen Eingriff in die Tarifgestaltung der Verkehrsunternehmen. Da Zeitkarten in der Regel das wichtigste Tarifsegment darstellen und gleichzeitig die Preise sehr

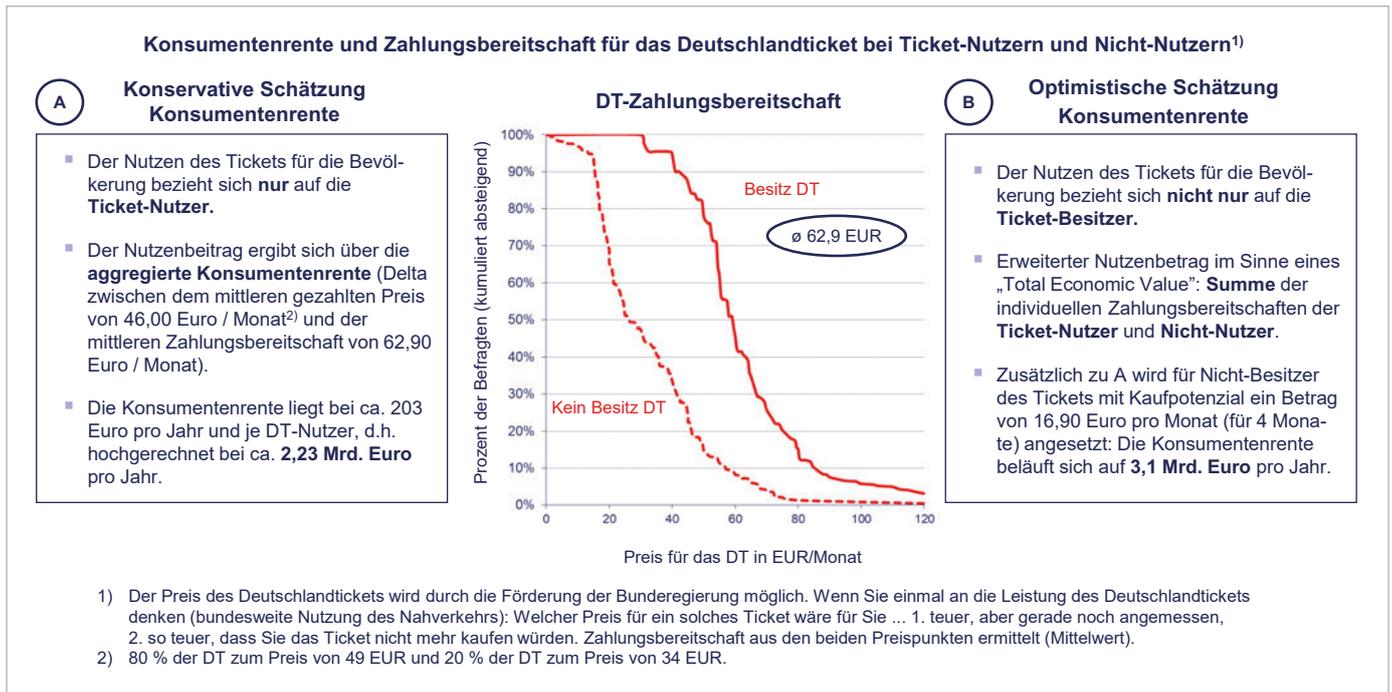


Bild 2: Nutzenbeitrag des Deutschlandtickets auf Basis der DT-Zahlungsbereitschaft

häufig oberhalb der 49-Euro-Grenze liegen, kommt es unweigerlich zu Einnahmenverlusten. Diese werden teilweise kompensiert, wenn Menschen, die den Nahverkehr bisher nur sporadisch genutzt haben, sich für einen dauerhaften Besitz des DT entscheiden. Im Saldo kommt es für die Verkehrsunternehmen im Nahverkehr zu Einnahmenverlusten von ca. 2,1 Mrd. Euro (erstes Jahr). Dazu wurden die individuellen Ausgaben der DT-Besitzer vor und mit Ticketbesitz verglichen. Dieser Betrag ist geringer als die Kosten von 3 Mrd. Euro, die Bund und Länder als Finanzhilfe für den Nahverkehr zur Verfügung stellen und die vereinfachend als „Kosten des Deutschlandtickets“ beschrieben werden. Nicht angesetzt sind in der Kalkulation zusätzliche Kapitalkosten für den Aufbau von Beförderungskapazitäten, weil Nachfrage-Peaks in größerem Umfang nicht erkennbar waren. Hintergrund ist, dass auch bei weiterer Erholung der Nachfrage nach Ende der Corona-Pandemie noch zu Beginn des Jahres 2023 berichtet wird, es bestünde eine Nachfrage-Lücke von etwa 10 % ggü. 2019 [25]. Im Apr. 2024 berichtete das Statistische Bundesamt zur Nachfrageentwicklung im ÖPNV, 2023 seien im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen noch immer knapp 8 % weniger Fahrgäste unterwegs gewesen als vor Beginn der Corona-Pandemie im Jahr 2019 [26]. In diesem Kontext führt traffiQ-Chef Reinhold aus: „Das Deutschlandticket sprengt unsere Kapazitäten (ÖPNV in Frankfurt) nicht“ [27]. Daher ist im ersten Jahr der Markteinführung nicht von nennenswerten marginalen

oder sprungfixen Produktionskosten durch das Deutschlandticket auszugehen.

Entgangene Einnahmen beim Bahnfernverkehr und im Buslinienverkehr

Weiterhin sind die Nachfrageverlagerungen vom Bahnfern- und -busverkehr zugunsten des SPNV zu betrachten, die wiederum mit Einnahmenverlusten der betroffenen Unternehmen einher gehen. Die Argumentation der Bundesnetzagentur, die basierend auf einer einfachen Zeitreihenanalyse zu den Fahrgastzahlen im Schienennah- und -fernverkehr schlussfolgert, „dass die Einführung des Deutschlandtickets nicht zu Nachfragerückgängen im Fernverkehr geführt hat“ [28], erscheint nicht schlüssig, betrachtet man die spezifische Wettbewerbsstellung insbesondere auf kurzen Strecken [29]. Weitere Kostenpositionen sind nicht angesetzt.

Wohlfahrtsökonomische Betrachtung des Deutschlandtickets

In einer konservativen Bewertung liegt der kumulierte jährliche Nutzenbetrag des DT (Konsumentenrente, Einsparung externer Kosten des Pkw-Verkehrs, Impulse für den Handel/Gastronomie) bei fast 4 Mrd. Euro. Darüber hinaus ergeben sich weitere Nutzenkomponenten, die nicht monetarisiert wurden, zum Beispiel Imagegewinne für den Standort Deutschland und den Nahverkehr, Initialpunkt zu strukturellen Veränderungen oder verbesserte soziale Teilhabe (Bild 3). Werden diesem Beitrag die spezifischen Kosten gegengerechnet, verbleibt ein Net-

tonutzen in Höhe von ca. 1,7 Mrd. Euro [1]. Dies ist insofern beachtlich, entsteht doch in der öffentlichen Diskussion wegen einer übermäßigen Fokussierung auf die Probleme der Finanzierung des Nahverkehrs – und hier insbesondere des DT – der Eindruck, das Ticket zum Preis von monatlich 49 Euro stelle eine volkswirtschaftliche Belastung dar. Wie die eigenen Analysen zeigen, ist das Gegenteil der Fall. Werden zudem optimistischere Annahmen gemacht, die anerkennen, dass

- erstens ein Kundennutzen auch bei Personen entstehen kann, die das Ticket aktuell nicht besitzen (aber eine Nutzung in Frage kommt oder das Ticket grundsätzlich für einen guten Schritt halten, zum Beispiel in Richtung Verkehrswende oder verbesserte soziale Teilhabe),

Der Autor befasst sich in seinem neuen Buch ausführlich mit den Analysen und Ergebnissen:

New Mobility - vom 9-Euro-Ticket zur Verkehrswende?
Umsetzung, Wirkungen und Herausforderungen für den ÖPNV in Deutschland

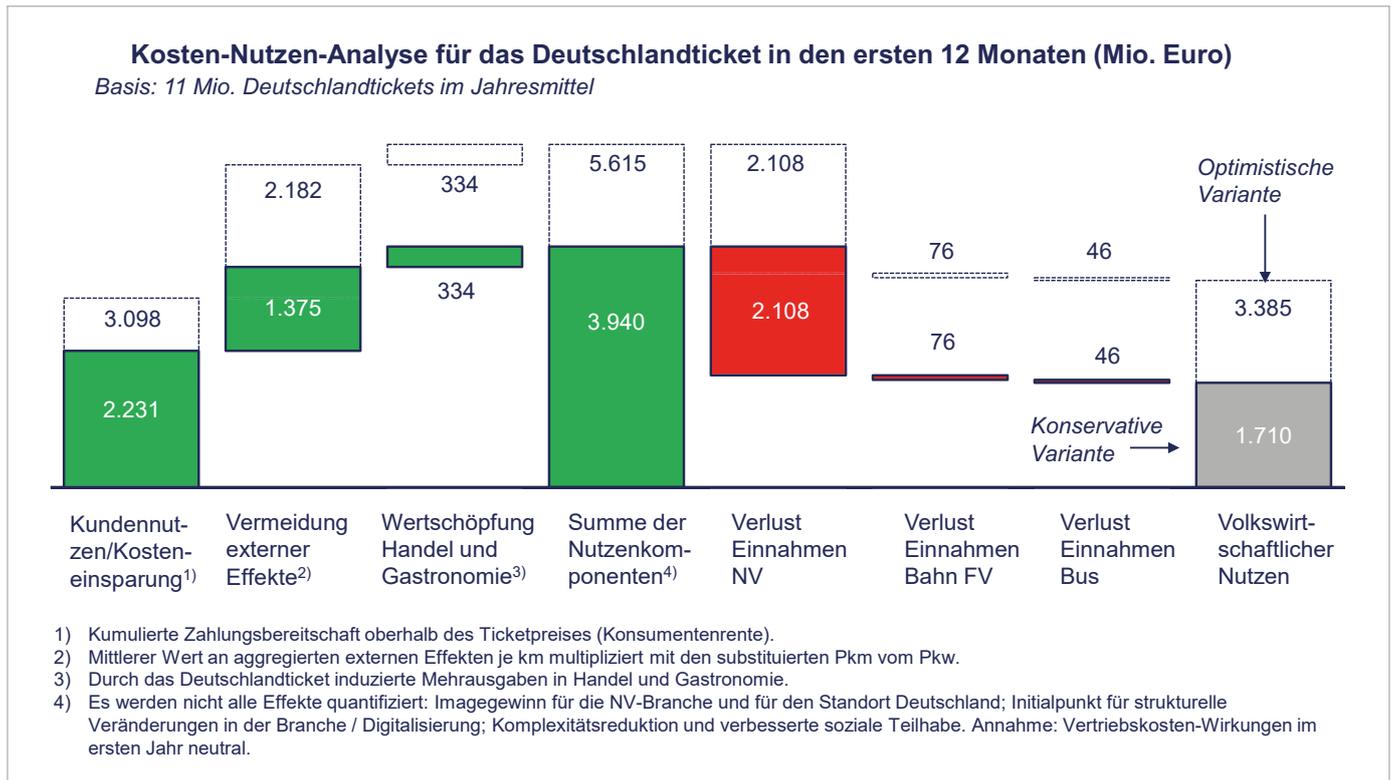


Bild 3: Volkswirtschaftliche Wirkungen des Deutschlandtickets in einer konservativen und optimistischen Betrachtung

zweitens ein höher angesetzter Kostensatz von 15 Cent je Pkw für die externen Kosten des Pkw-Verkehrs zugrunde gelegt wird,

dann errechnet sich sogar ein volkswirtschaftlicher Nettotonutzen von ca. 3,4 Mrd. Euro p. a. Es soll an dieser Stelle nicht der Eindruck entstehen, dass mit den vorgelegten Zahlen ein Anspruch auf absolute Wahrheit besteht. Schon deshalb wird primär die konservative Abschätzung als Bezugspunkt herangezogen, und zwar unter Berücksichtigung, dass Kosten-Nutzen-Analysen immer im Verdacht stehen, stark durch subjektive Sichten und damit verbundene Verzerrungen beeinflussbar zu sein [30]. Außerdem kann aus diesem Stand der Analyse nicht auf ein volkswirtschaftliches Optimum geschlossen werden. Eigenen Abschätzungen zufolge ist der Wohlfahrtseffekt bei einem DT-Preis von 39 Euro größer als bei 49 Euro [1]. Aber: Eine Situation mit DT ist gesamtwirtschaftlich deutlich besser als eine ohne das DT.

Ausblick

Im Falle des DT ergibt sich die Gesamtevaluation nicht aus der Summe einzelner Medienberichte oder Expertenmeinungen. Der Weg zu einer holistischen Betrachtung startet bei einer inhaltlichen Diskussion, welche Verlagerungseffekte realistisch sind. Dies erfordert eine vernetzte Datenanalyse [1] und weniger einen parallelen Aufbau

von Untersuchungsmechanismen ohne ausreichende Verzahnung (z. B. Beobachtung und Trackinganalyse per Smartphone). In der Hochrechnung erscheinen CO₂-Einsparungen von jährlich 3 Mio. t bereits in der Einführungsphase realistisch, wichtig ist aber, weitere Wirkungen einzubeziehen, die über die Klimateffekte des Deutschlandtickets hinausgehen. Gelingt es, Verkehr vom Pkw zum Nahverkehr zu verlagern, gehen damit Verringerungen der erheblichen externen Kosten des Pkw-Verkehrs einher, die die Gesellschaft als Ganzes, nicht der einzelne Autofahrer trägt.

Neben den Verkehrsunternehmen gebührt der Sicht der Bevölkerung eine Aufmerksamkeit, die medial vielfach fehlt. Die Unterstützung für das Deutschlandticket ist groß und geht weit über das Segment der Ticket-Nutzer hinaus. Unabhängig von den eigenen Untersuchungsergebnissen [1] stellen aktuelle Erhebungen (z.B. vom RWI) fest, dass die Fortführung des Deutschlandtickets zum Preis von 49 Euro zu den verkehrspolitischen Maßnahmen zählt, die von der Bevölkerung am stärksten akzeptiert werden (70 % Zustimmung). Von Experten oft negiert, sieht die Bevölkerung in diesem Angebot einen Schritt in Richtung Verkehrswende. Dieser Schritt stellt aber nicht eine Belastung für die deutsche Volkswirtschaft dar (dieser Eindruck entsteht durch die große Gewichtung des Themas Kosten in der medialen Berichterstattung, die auf

die Verkehrsunternehmen fokussiert ist), sondern generiert stattdessen Wohlstandsgewinne.

Zu hoffen ist, dass die vorgelegten Analyseergebnisse zu einem Perspektivwechsel beitragen und vor allem ein oft genutztes Narrativ als unzutreffend entlarven: „Angebotsausbau oder Deutschlandticket, wir müssen uns für eines entscheiden.“ In einem positiven Ausblick führt die Akzeptanz des Tickets in der Bevölkerung und die Bestätigung positiver Wohlfahrtseffekte zu Impulsen auf unterschiedlichen Ebenen, die beides ermöglichen, erstens eine breitere und bessere Finanzierung des Nahverkehrs und zweitens ein preislich planbares Deutschlandticket. ■

LITERATUR

[1] Krämer, A. (2024): New Mobility - vom 9-Euro-Ticket zur Verkehrswende? Umsetzung, Wirkungen und Herausforderungen für den ÖPNV in Deutschland. Springer Gabler, Wiesbaden.
 [2] Mietzsch, O. (2024): Das 49 Euro Deutschlandticket: Game Changer für die Zukunft des ÖPNV? KSV-Verlag, Köln.
 [3] UBA (2023): CLIMATE CHANGE 39/2023 - Projektionsbericht 2023 für Deutschland gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009

- und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie §10 (2) des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Erstellt vom Öko-Institut, Fraunhofer ISI, IREES GmbH und Thünen-Institut.
- [4] Kaiser J., Thiele, P. (2024): Fragen und Antworten zum 49-Euro-Ticket: Deutschlandticket: Teurer Flop oder Erfolg? SWR aktuell v. 1.5.2024, <https://www.swr.de/swr/aktuell/faq-deutschlandticket-49-euro-bilanz-flop-erfolg-kritik-zukunftpreis-100.html> (Abruf: 28.5.2024).
- [5] Sterzenbach, R. (2024): Verkehrspolitik und Deutschlandticket – eine Betrachtung der Wirklichkeit. Bus & Bahn, 03. Juni 2024, <https://www.busundbahn.de/nachrichten/personen-positionen/detail/news/verkehrspolitik-und-deutschlandticket-eine-betrachtung-der-wirklichkeit.html> (Abruf: 18.6.2024).
- [6] Follmer, R.; Knie, A. (2024): Mobilitätsreport No. 9, Mit Homeoffice und Deutschlandticket in die Mobilitätszukunft? Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung, April 2024, Bonn.
- [7] Neumann, P. (2023): Bahnexperte zum Deutschlandticket: „Ich wünsche mir, dass es wieder abgeschafft wird“. Berliner Zeitung v. 30.04.2023.
- [8] O2 Telefónica (2023): 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-mehr-pendel-und-wochenendfahrten.html?tag=%23mobility_monitor;cat=blogartikel (Abruf: 16.06.2024).
- [9] Deutsche Bahn (2024): Evelyn Palla: „Das Deutschland-Ticket hat den gesamten Regionalverkehrsmarkt auf den Kopf gestellt“. <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/Evelyn-Palla-Das-Deutschland-Ticket-hat-den-gesamten-Regionalverkehrsmarkt-auf-den-Kopf-gestellt-12842056> (Abruf: 18.6.2024).
- [10] Krämer, A.; Korbitt, A. (2023): Das Deutschlandticket aus Sicht des hvv und in der bundesweiten Betrachtung. In: Internationales Verkehrswesen (75), H. 4, S. 10-14.
- [11] Helferich, M.; Tröger, J.; Dütschke, E. (2024): Deutschlandticket-Impulsgeber für nachhaltige Mobilität? In: Internationales Verkehrswesen (76), H. 2, S. 30-36.
- [12] VDV und Deutsche Bahn (2024a): Evaluation zum Deutschland-Ticket: Bericht zur bundesweiten Marktforschung - Jahresbericht 2023. Berlin, 4.4.2024.
- [13] VDV und Deutsche Bahn (2024b): Evaluation zum Deutschland-Ticket, Bericht zur bundesweiten Marktforschung - 1. Quartalsbericht 2024, Berlin, 17. Mai 2024.
- [14] VDV und Deutsche Bahn (2024c): Evaluation zum Deutschland-Ticket, Bericht zur passiven Wegemessung, Berichtszeitraum Januar-Dezember 2023. Berlin 5. April 2024.
- [15] de Rus, G. (2021): Introduction to cost-benefit analysis: looking for reasonable shortcuts. Edward Elgar Publishing.
- [16] Krämer, A. (2019): Price setting in a VUCA world: a simple approach to re-interpret the van-Westendorp-approach (PSM). GOR Conference, Cologne, March 7, 2019.
- [17] Krämer, A.; Burgartz T. (2022): Kernfunktion Pricing: Was ist der optimale Preis und wie lässt er sich bestimmen? In: Krämer, A., Burgartz, T. (Hrsg.), Kundenzentriertes Management. Springer Gabler, Wiesbaden, S. 115-143.
- [18] Grutters, J. P.; Kessels, A. G.; Dirksen, C. D.; Van Helvoort-Postulart, D.; Anteunis, L. J.; Joore, M. A. (2008): Willingness to accept versus willingness to pay in a discrete choice experiment. Value in Health (11) H. 7, S. 1110-1119.
- [19] Humphreys, M.; Fowkes, A. S. (2006): The significance of indirect use and non-use values in transport appraisal. International Journal of Transport Economics (33), H. 1, S. 17-35.
- [20] Dushin, A. V.; Yurak, V. V. (2018): Authors' approach to the total economic value: essentials, structure, evolution. Eurasian Mining, 1, 11-15.
- [21] Chang, J. S. (2010): Estimation of option and non-use values for intercity passenger rail services. Journal of Transport Geography (18), H. 2, S. 259-265.
- [22] Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, FÖS (2024): MIV und ÖPNV im Kostenvergleich. Einsparung gesellschaftlicher Kosten durch den öffentlichen Personennahverkehr, Studie 04/2024.
- [23] Schröder, D.; Kirn, L.; Kinigadner, J.; Loder, A.; Blum, P.; Xu, Y.; Lienkamp, M. (2023): Ending the myth of mobility at zero costs: an external cost analysis. Research in Transportation Economics (97), 101246.
- [24] Gössling, S.; Kees, J.; Litman, T. (2022): The lifetime cost of driving a car. Ecological Economics (194), 107335.
- [25] VDV (2023): Klimaschutz im Verkehr braucht ein erfolgreiches Deutschland-Ticket und eine Ausbauoffensive im ÖPNV. Pressemitteilung v. 24.1.2023, <https://www.vdv.de/230124-pm-bilanz-2022-und-d-ticket.pdf> (Abruf: 26.9.2023).
- [26] Destatis (2024): Fahrgastzahl im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen 2023 um 7 % gestiegen. Pressemitteilung Nr. 142 vom 8. April 2024.
- [27] Pfeiffer-Goldmann, D. (2024): Deutschlandticket füllt Frankfurts Bahnen. Frankfurter Neue Presse, v. 01.05.2024.
- [28] Bundesnetzagentur (2024): Bericht Marktuntersuchung Eisenbahnen. Kurzerhebung Berichtsjahr 2023. Bonn, Mai 2024.
- [29] Krämer, A. (2023): Einfluss des Deutschlandtickets auf die Wettbewerbsstellung des SPfV. Eisenbahntechnische Rundschau (71), H. 9, S. 16-21.
- [30] Flyvbjerg, B.; Bester, D. W. (2021): The cost-benefit fallacy: Why cost-benefit analysis is broken and how to fix it. Journal of Benefit-Cost Analysis (12), H. 3, S. 395-419.

ENDNOTES

- [1] Interessanterweise folgt im letzten Beispiel die Interpretation einer Darstellung empirischer Ergebnisse, nach denen das Deutschlandticket zu einer Fahrtenverlagerung vom Pkw in der Größenordnung von 4-15 % der Fahrten mit dem Deutschlandticket führt.
- [2] Nach einer Umstellung der Berechnungsmethodik liegt in der bundesweiten VDV-Studie der Mittelwert der Fahrten pro DT ab Herbst 2023 bei 35 Fahrten pro Monat, während in den ersten Monaten der Markteinführung noch etwa 49 Fahrten ausgewiesen wurden.

Eingangsabbildung: © iStock.com/Gestur Gislason



Andreas Krämer, Prof. Dr., ist Vorstandsvorsitzender der exeo Strategic Consulting AG in Bonn und Direktor des VARI (Value Research Institute), Iserlohn.
andreas.kraemer@exeo-consulting.com