

Diskussion zu den Wohlfahrtswirkungen des Deutschlandtickets: Kosten-Nutzen-Analyse als Chance zur Ent-Ideologisierung

Von Andreas Krämer

- Abstract -

In einem Beitrag für „Der Nahverkehr“ (Heft 9/2025) schätzt der Autor die Wohlfahrtswirkung des Deutschlandtickets (DT) anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse auf etwa 3 Mrd. Euro sowohl für 2024 als auch für 2025. Nach der Veröffentlichung wurden verschiedene Kritikpunkte an der Bewertungsmethodik des DT geäußert. Der vorliegende Beitrag gliedert zunächst die einzelnen Nutzen- und Kosten-Positionen auf und diskutiert danach die einzelnen Kritikpunkte. Im Kern bezieht sich die Kritik auf eine systematische, einseitig zu positive Bewertung des DT. Der Beitrag zeigt auf, dass die getätigten Annahmen nicht nur haltbar, abgesichert und plausibel, sondern auch als eher konservativ zu betrachten sind. Ziel des Beitrags ist ein besseres Verständnis der Wohlfahrtswirkungen des DT sowie der bestehenden Unsicherheiten und Limitationen. Problematisch erscheint im Kontext der Kosten-Nutzen-Analyse, dass sich in der Diskussion – unabhängig von den methodischen Einwänden – eine ideologisch gefärbte Sicht mit vorgefassten Meinungen offenbart, die einer evidenzbasierten Evaluation entgegensteht.

1. Kritik am Deutschlandticket: Meinung oder evidenzbasiert?

Kritiker des Deutschlandtickets (DT) haben „leichtes Spiel“. Wenn einerseits ab Markteinführung des Tickets im Mai 2023 dauerhaft über Finanzierungsprobleme berichtet wird, während andererseits manche Nutzenaspekte des Tickets minimiert oder sogar negiert werden. So kann leicht der Eindruck einer erheblichen „Geldverschwendung“ entstehen (Fichert und Sterzenbach, 2023). Vermutet werden könnte, dass Bund und Länder Mittel bereitgestellt hätten, denen keine adäquaten Leistungen gegenüberstünden – etwa, weil ein Umwelteffekt ausbleibe (=Wohlfahrtsverlust). Gleichzeitig ergeben sich aber bei objektiver Betrachtung Vorteile des DT auf unterschiedlichen Ebenen, wie a) für Unternehmen der Nahverkehrsbranche, b) für Verbraucher, c) für Umwelt und Verkehr und damit für die Gesellschaft insgesamt (Krämer, 2025d).

Um dem Eindruck eines volkswirtschaftlichen Belastungsfaktors entgegenzuwirken, ist es zielführend, auch die langfristigen gesellschaftlichen Vorteile des DT – wie Klimaschutz, Verkehrsverlagerung und soziale Teilhabe – in eine Bewertung mit einzubeziehen und zu versuchen, das DT ganzheitlich zu evaluieren. Ein geeignetes Instrument für eine objektivierte Bewertung stellt die Kosten-Nutzen-Analyse dar. Diese ermöglicht es, die verschiedenen Nutzen- und Kostenelemente zu identifizieren, zu quantifizieren, zu monetarisieren und abschließend zu saldieren, um so eine Aussage über den Wohlfahrtsgewinn oder -verlust zu treffen. Die Methode ist im Verkehrsbereich weit etabliert (de Rus et al., 2022), wurde jedoch bislang im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket nur vereinzelt angewendet (Krämer und Mietzsch, 2024; Krämer, 2024b). Der erste Zwischenbericht zur Evaluation des Deutschlandtickets im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) verweist ausdrücklich auf dieses Instrumentarium (S. 56) und hebt deren methodische Relevanz hervor (Infas, 2024):

„Vielversprechend erscheint der nur von exeo verfolgte Ansatz, zusätzlich auch eine Quantifizierung der volkswirtschaftlichen Effekte des Tickets zu versuchen. Dies verlässt den engeren Branchenrahmen, dem der VDV verständlicherweise oft folgt, und eröffnet eine vielversprechende ergänzende Bewertungsperspektive. Dies steht auch bereits auf der Agenda der vorliegenden Studie und wird Bestandteil künftiger Berichte sein.“

2. Die volkswirtschaftliche Bewertung des Deutschlandtickets

In der Fachzeitschrift „Der Nahverkehr“ erschien im Sep. 2025 eine aktualisierte volkswirtschaftliche Bewertung des DT (Krämer, 2025a). Analog zum früheren Vorgehen wurden dabei die Kosten- und Nutzenaspekte, soweit sie monetarisierbar erscheinen, gegenübergestellt, und zwar für das Jahr 2024 (DT-Preis 49 Euro) und für das Jahr 2025 (DT-Preis 58 Euro). Zentrale Nutzenkomponenten des DT sind die Reduzierung der externen Kosten des Autoverkehrs und die kumulierte Konsumentenrente (Unterschied zwischen der maximalen Zahlungsbereitschaft der Nutzer und dem effektiv bezahlten Preis für das DT; vgl. de Rus, 2021). Die Steigerung der Konsumentenrente war beim 9-Euro-Ticket besonders stark (Kombination aus hoher Anzahl der Nutzer und einer extremen Preisreduzierung), aber auch beim DT ist diese erheblich.

Um die maximale Preisbereitschaft der Verbraucher zu messen, kommt das von exeo entwickelte Instrument „PSM-Plus“ zum Einsatz (Krämer, 2024a). Die individuellen maximalen Preisbereitschaften werden dabei nicht direkt erfragt, sondern mittels der Abfrage der Preispunkte „teuer, aber akzeptabel“ und „zu teuer, so dass ich das Ticket nicht mehr kaufen würde“ approximiert (es handelt sich um 2 von 4 Datenpunkten, die im Rahmen des Van Westendorp-Ansatzes erfasst werden).

Wie in Abbildung 1 illustriert ist, beläuft sich die Summe der Nutzelemente durch das Deutschlandticket auf etwa 5,5 Mrd. Euro in 2025. Die größte Einzelkomponente ist die erhöhte Konsumentenrente in Höhe von etwa 2,9 Mrd. EUR, gefolgt von der Einsparung externer Effekte durch einen verminderten Autoverkehr und positiven Wertschöpfungseffekten für Handel und Gastronomie. Diesem Nutzen sind Kosten entgegenzustellen. Diese betreffen in erster Linie entgangene Einnahmen der Verkehrsunternehmen im Nahverkehr. Sie belaufen sich in der dargestellten Logik auf etwa 2,7 Mrd. EUR für 2024 und 2,3 Mrd. EUR für 2025.

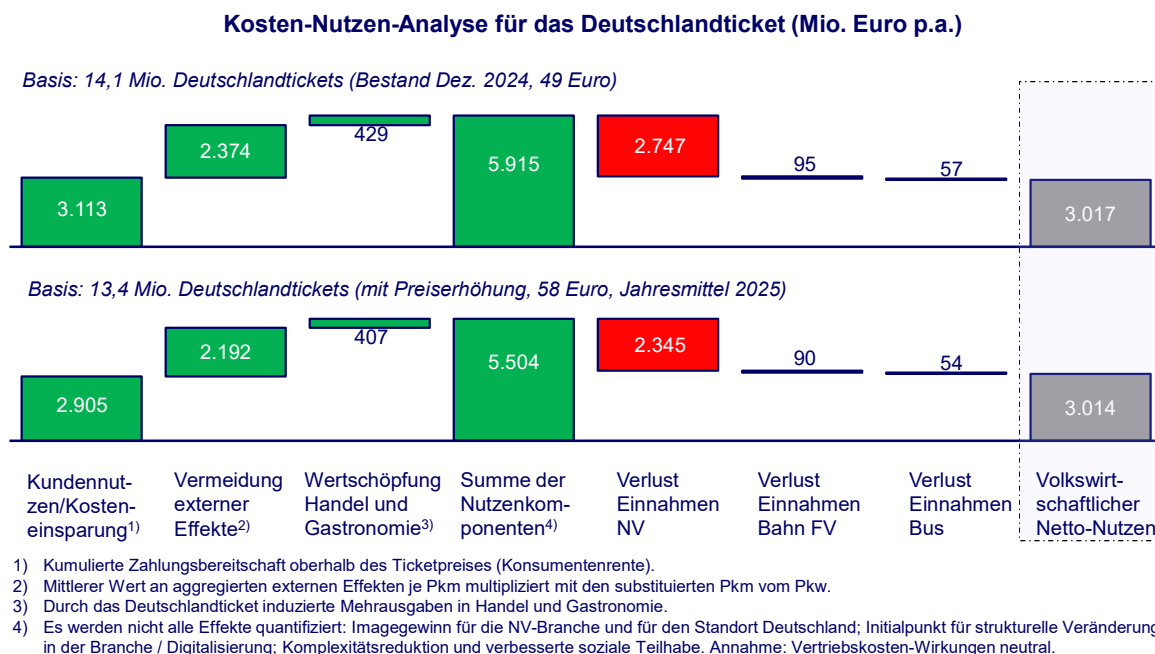


Abb. 1: Kosten-Nutzen-analytische Bewertung des Deutschlandtickets 2024 und 2025

Zusätzliche Einnahmenverluste entstehen im Schienenpersonenverkehr, wenn Fahrgäste von DB Fernverkehr oder FlixTrain auf Nahverkehrszüge umsteigen oder im Fernlinienbusverkehr, wenn Kunden von FlixBus statt des Fernbusses den Bahnregionalverkehr nutzen (Krämer, 2025b). Es wird angenommen, dass es sich bei den Aufwendungen zur Anpassung der Vertriebssysteme in der NV-Branche um einmalige Kosten handelt. Falls dies nicht so sein sollte, ließe sich argumentieren, dass Kostenvorteile durch Digitalisierung anzusetzen sind, die diese Vertriebsanpassungs-Kosten zumindest kompensieren.

Ein wichtiger weiterer Aspekt ist die Frage, inwieweit das DT Kosten in der Produktion des ÖPNV induziert. Sprungfixe Kosten entstehen dann, wenn Nachfragezuwächse so stark sind, dass eine Erweiterung der Produktionskapazität erforderlich wird. Unbestritten ist es durch das 9-Euro-Ticket und das DT zu Nachfrageüberhängen auf einzelnen Linien gekommen. Gerade vor dem 9-Euro-Ticket galt aber, dass die Nahverkehrsbranche etwa 20-30 % weniger Fahrgäste hatte als im Vor-Coronajahr 2019. Auch bei weiterer Erholung wird noch zu Beginn des

Jahres 2023 berichtet, es bestünde eine Nachfrage-Lücke von etwa 10 % ggü. 2019. Der VDV (2023) beschreibt dazu: „Aktuell liegen die ÖPNV-Fahrgastzahlen im bundesweiten Durchschnitt bei etwa 90 % der Nachfrage, die es im bisherigen Rekordjahr 2019 gab. Damals zählten die Verkehrsunternehmen und Verbände etwa 10,4 Milliarden Fahrten, im Jahr 2022 waren es laut Prognose rund 9,3 Milliarden ... Wir haben also noch Potenzial bei den Fahrgastzahlen ...“.

Es gelingt vielfach, durch das DT diese Lücke zu schließen. Vor diesem Hintergrund erscheint es plausibel, keine inkrementellen Produktionskosten in die Betrachtung einzubeziehen. Auch ein Gutachten von Ramboll im Auftrag des BMDV (2023) sieht zwar durch das DT mittelfristig einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf, aber keine Kostensteigerung während der ersten Jahre der Markteinführung. Dieser Argumentation folgend, erreicht das DT in der eigenen Berechnung einen volkswirtschaftlichen positiven Nutzenbeitrag von etwa 3,0 Mrd. Euro (ähnlich im Szenario 2024 mit DT-Preis 49 Euro und im Szenario 2025 mit DT-Preis 58 Euro). Volkswirtschaftlich profitiert Deutschland demzufolge im Saldo vom DT. Allerdings sagt der saldierte Nutzenbeitrag nichts darüber aus, inwieweit das konkrete Ticketangebot optimal ausgestaltet ist.

Aus unterschiedlichen Gründen ist davon auszugehen, dass der dargestellte gesellschaftliche Nutzen des DT den unteren Bereich einer Bandbreite abdeckt, also als konservative Schätzungen zu verstehen sind. Einige Aspekte, wie soziale Teilhabe oder Image für die NV-Branche und den Standort Deutschland sind kaum quantifizierbar.

3. Kritik an der Berechnung der Wohlfahrtseffekte des Deutschlandtickets

Die von Krämer vorgelegte volkswirtschaftliche Bewertung des Deutschlandtickets (DT) trifft einerseits auf hohes Interesse, wird jedoch andererseits auch kritisiert. Beispielsweise sieht Fichert (2025) eine Überschätzung des Nutzens und die Unterschätzung der Kosten in der volkswirtschaftlichen Bilanzierung des DT. Methodisch moniert er insbesondere die Behandlung der Konsumentenrente (KR): Er argumentiert, dass die gesamte ermittelte KR von 2,9 Milliarden Euro fälschlicherweise als Netto-Nutzen angesetzt werde, da der Großteil der Käufer bereits vor dem DT als Tarifwechsler eine erhebliche KR besaß. Für die Wohlfahrtsanalyse sei jedoch nur der zusätzlich durch die Subvention geschaffene Nutzen relevant. Des Weiteren kritisiert Fichert den qualitativen Wertverlust des Angebots. Das DT sei für viele Bestandskunden ein geringerwertiges Substitut zu ihren früheren Monatskarten, da wichtige Leistungskomponenten (z. B. Mitnahmooptionen für die Familie am Wochenende) entfielen. Dieser qualitative Nachteil mindere die tatsächliche Zahlungsbereitschaft der Kunden und damit die zusätzliche

Konsumentenrente. Hinsichtlich der monetären Effekte sieht Fichert die als Nutzen verbuchten Mehrausgaben in Handel und Gastronomie kritisch: Diese stellen keine neue volkswirtschaftliche Wertschöpfung dar, sondern lediglich eine regionale und sektorale Verlagerung der Konsumnachfrage, was volkswirtschaftlich einem Nullsummenspiel gleichkomme.

Auf der Kostenseite bemängelt Fichert die Unterschätzung der Einnahmenausfälle des ÖPNV, da die angesetzten 2,345 Mrd. Euro deutlich unter den tatsächlichen Ausgleichszahlungen des Bundes lägen, was implizit eine Überkompensation unterstelle. Hinzu komme der fiskalische Nachteil durch die steuer- und abgabenfreie Behandlung des Jobtickets, welche zu zusätzlichen Einnahmenausfällen des Staates bei der Einkommensteuer und den Sozialversicherungsbeiträgen führe. Darüber hinaus identifiziert er weitere Kostenfaktoren, die vernachlässigt würden: Der durch das DT induzierte Verkehr könne an bestimmten Stellen zu Überlastungserscheinungen und einer Komfortminderung führen, was einen internen Kostenfaktor darstelle. Ebenso bemängelt er die Entstehung zusätzlicher Administrationskosten für die Verkehrsbetriebe durch die verkomplizierte Einnahmenaufteilung.

Abschließend kritisiert Fichert die fehlende Diskussion zur Effizienz des Mitteleinsatzes. Er vermisst die verkehrsökonomische Abwägung, ob alternative Maßnahmen (z. B. ein gezielter Angebotsausbau) bei gleichem Finanzierungsvolumen nicht einen höheren volkswirtschaftlichen Nutzen und größere Emissionsrückgänge ermöglicht hätten.

4. Erläuterungen zu den Kritikpunkten

4.1. Grundsätzliche Anmerkungen

Die Kritik bleibt leider in einigen Punkten vage bis amorph. Wenn beispielsweise argumentiert wird, es reiche nicht aus, nur festzustellen, wie viele CO₂-Emissionen durch das Deutschlandticket vermieden werden, vielmehr müsse im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes diskutiert werden, ob andere verkehrspolitische Maßnahmen effizienter sind. Diese Diskussion lässt sich akademisch führen, bleibt aber in der Konsequenz unkonkret, wenn gleichzeitig keine konkreten Alternativen präsentiert werden (inkl. entsprechender Kosten-Nutzen-Berechnungen). Im Raum steht damit der Verdacht, dass erstens mit dem DT eine echte Verkehrsverlagerung nicht erwartbar ist und zweitens Maßnahmen umsetzbar sind, die beim gleichen Mitteleinsatz bessere Ergebnisse als das DT mit sich bringen. Klar ist: Indirekte Effekte der Verkehrsverlagerung sind zentral für die positive Wohlfahrtswirkung des DT. Die eingesparten externen Kosten des Pkw-Verkehrs werden in der eigenen Kalkulation mit 2,2 Mrd. Euro (2025) angesetzt. Andere Abschätzungen wie von Koch et al. (2025) gehen von einer Bandbreite von 2,4 bis 3,7 Mrd.

Euro aus. Gehrs und Reiserer (2025) argumentieren, mit Hilfe des DT ließen sich bestenfalls 15,1 Mrd. Euro (2024) einsparen.

Wenn der Vorwurf im Raum steht, die von Krämer vorgelegten Analysen beruhten auf einseitigen Annahmen mit dem Ziel, die volkswirtschaftlichen Effekte des Deutschlandtickets „schönzurechnen“, erscheint das im Kontext der oben aufgezeigten Bandbreite kaum nachvollziehbar. Impliziert wird damit, Fichert kenne die „wahren“ Effekte. Auffällig ist in diesem Zusammenhang die Stellungnahme von Ficherts Co-Autor Sterzenbach: „Beim milliardenschweren Deutschlandticket, von den Protagonisten gerne als Instrument der ‚Verkehrsverlagerung‘ und als ‚Umweltticket‘ bejubelt, könnte vor diesem Hintergrund die Frage einer Haftung der Verantwortlichen für diese augenscheinliche Zielverfehlung und damit Geldverschwendung in Milliardenhöhe diskutiert werden, da kein nennenswerter Anstieg der Umsteigerzahlen und damit einer Verringerung der Autonutzung zu beobachten ist.“ In die gleiche Richtung gehen Aussagen wie „Das 49-Euro-Ticket kostet Bund und Länder viele Milliarden, ist aber für den Klimaschutz weitgehend wirkungslos“ (Fichert und Sterzenbach, 2023, zeitlich vor dem Marktstart des DT). Wenn also bereits vor Einführung des DT feststand, dass das Ticket wirkungslos und ineffizient sein muss, dann passen aktuelle Wirkungsanalysen, wie die von Krämer gänzlich nicht in dieses Weltbild (und sind konsequenterweise abzulehnen).

4.2. Methodische Überschätzung der Konsumentenrente (KR)

Eine zentrale Kritik richtet sich an die gewählte Methodik zur Bestimmung der KR. Das Ansetzen der gesamten ermittelten KR sei falsch, stattdessen ist die Differenz der KR in einer Situation ohne bzw. mit DT heranzuziehen. Die Kritiker argumentieren, die weitaus überwiegende Mehrzahl der DT-Käufer seien sogenannte Tarifwechsler, die bereits vor Einführung des DT eine erhebliche KR aus ihren regulären Monatskarten besaßen. Die maximale Zahlungsbereitschaft für die früher genutzte Monatskarte lag in aller Regel über deren Preis, so dass in diesem Szenario bereits eine Konsumentenrente bestanden haben. Für eine korrekte ökonomische Bewertung sei lediglich die zusätzlich durch die Subvention generierte Konsumentenrente relevant, also die Differenz zwischen der KR vor und nach der Subventionierung.

In einer rein akademischen Betrachtung erscheint der Hinweis korrekt, dass bei Inhabern von Zeitkarten bereits vor Einführung des DT eine Konsumentenrente bestanden haben kann. Das sagt jedoch wenig über die Zahlungsbereitschaft für das neue, bundesweit nutzbare Ticket aus. Streng genommen werden hier Äpfel mit Birnen verglichen, weil das neue DT als Produkt mit

früheren Abo-Zeitkarten nicht 1:1 vergleichbar ist (und sich nicht nur in puncto Mitnahmeregelungen, sondern auch in vielen Tarifkonditionen und Gültigkeitsbereichen unterscheidet).¹ Zu berücksichtigen ist zudem, dass der überwiegende Anteil der aktuellen DT-Besitzer vor Mai 2023 keine Besitzer eines Zeitkarten-Abos im ÖPNV waren.²

Ein Blick auf die Preisgestaltung bei Abo-Monatskarten im ÖPNV vor Ausbruch der Corona-Krise zeigt, dass die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei dem Versuch, den Anteil der Nutzerfinanzierung zu erhöhen, gleichzeitig die Konsumentenrenten der Kunden minimiert haben. Durch stetige Preissteigerungen wurden die Zahlungsbereitschaften der Kunden abgeschöpft, wobei häufig sehr hohe Nutzungsintensitäten in der Kalkulation zugrunde gelegt waren. Schon in diesem Szenario dürften die bestehenden unausgeschöpften Zahlungsbereitschaften – und damit die vorhandenen Konsumentenrenten – gering gewesen sein. Mit Ausbruch der Corona-Krise sind die Nutzungsintensitäten drastisch reduziert worden, mit der Folge erheblicher Kundenabwanderung aus den Abos (weil der Preis der Zeitkarte die Zahlungsbereitschaften überschritten hat; siehe Korbitt und Krämer, 2023; Krämer et al., 2021). Auch nach Ende der Corona-Pandemie bleiben die Nutzungsintensitäten unter dem Vor-Krisen-Niveau. Dies hätte eigentlich zu einer Preisanpassung nach unten führen müssen (Krämer, 2025c).

Vor diesem Hintergrund lässt sich plausibel begründen, dass die zuvor bestehende Konsumentenrente angesichts veränderter Nutzungsintensitäten durch das Deutschlandticket tendenziell abnimmt bzw. sogar bei null liegt. Letztendlich wird die Konsumentenrente in der aktuellen Kosten-Nutzen-Analyse also nicht überschätzt. Ganz im Gegenteil: In der konservativen Betrachtung wird nur die Konsumentenrente als Nutzen der Verbraucher angesetzt. Auf eine weitere Nutzenberechnung wird verzichtet. Die positiven Wirkungen gehen zudem über den reinen Nutzen der individuellen Ticketbesitzer hinaus. Festgestellt wird beispielsweise in repräsentativen Erhebungen für das Bundesgebiet eine breite öffentliche Unterstützung, und zwar weitgehend unabhängig von der Parteipräferenz (DZSF, 2024) und eine Top-Position des DT im Ranking verkehrspolitischer Maßnahmen aus Sicht der Bevölkerung (Andor et al., 2024).

¹ Das Grundprinzip: $\Delta KR = KR(\text{mit DT}) - KR(\text{ohne DT})$ misst nur den Wohlfahrtsgewinn, der durch den Wechsel zwischen zwei vergleichbaren Alternativen entsteht. Aber: Die Alternativen sind definitiv nicht vergleichbar. Dies belegt Fichert selbst, wenn er die fehlende Mitnahmemöglichkeit als Nutzenverlust des DT gegenüber herkömmlichen Ab-Zeitkarten im ÖPNV beschreibt.

² Der VDV (2025, S. 46) schlüsselt die Struktur der DT-Besitzer auf und beziffert den Anteil der sogenannten „Abo-Umsteiger“ auf 46 %. Anteilsmäßig größer ist der Anteil der Personen, die vor dem DT kein Abo im Nahverkehr besessen haben (Bartarif-Nutzer, Käufer von Monats- oder Wochenkarten und Systemeinsteiger).

In der vorgelegten Analyse wurden aus konservativen Gründen bestimmte Nutzenkomponenten nicht berücksichtigt, die in der Verkehrs- und Umweltökonomie etabliert sind – etwa indirekte Nutzen (z. B. veränderte Reisezeitbewertung durch weniger Stress beim Reisen) oder Non-Use-Values (symbolische oder existenzielle Werte bezahlbarer Mobilität), siehe Abb. 2:

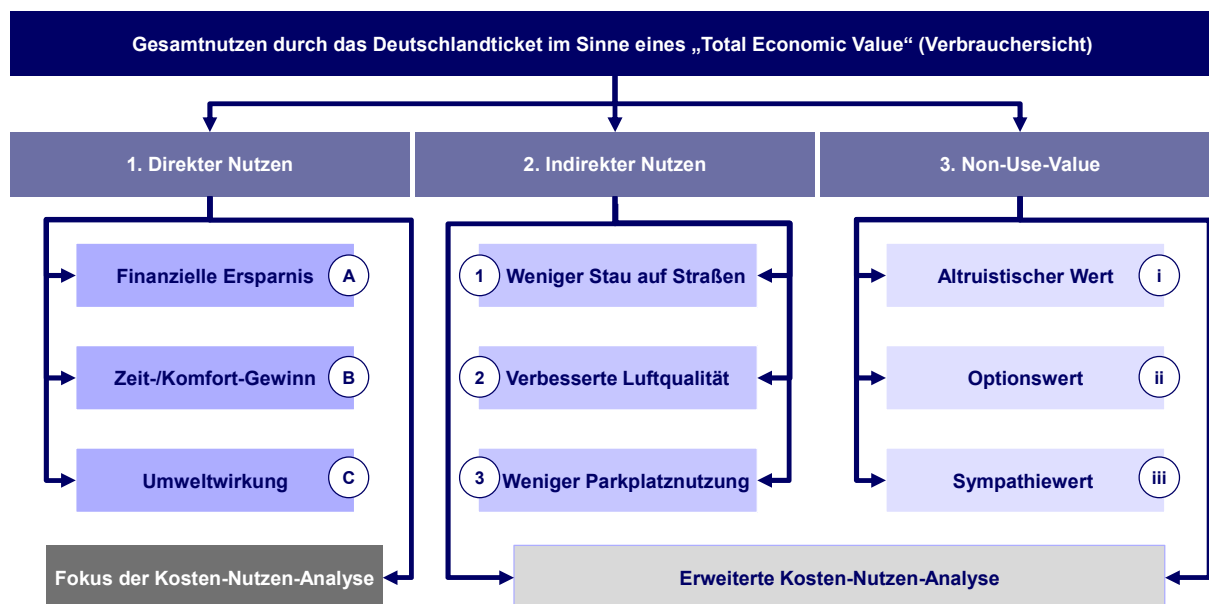


Abb. 2: Nutzelemente bei der Bewertung des Deutschlandtickets aus Verbrauchersicht

Diese Effekte sind nicht per se zu vernachlässigen; im Gegenteil könnten sie die Konsumentenrente der Deutschlandticket-Nutzer deutlich erweitern und sind in der Verkehrsökonomie durchaus akzeptiert (Bateman et al., 2001; Wallstam et al., 2025). Dass diese Effekte außen vorgelassen wurden, war eine bewusste konservative Entscheidung, um Überschätzungen des Nutzens zu vermeiden. Von einem einseitig positiven Bias kann demnach keine Rede sein.

Für den Fall einer optimistischen Abschätzung bestehen Anhaltspunkte für eine Wertschätzung über die aktuellen DT-Besitzer hinaus gibt, wie die Zahlungsbereitschaften erkennen lassen, die in Abb. 3 kumuliert absteigend als Preis-Absatz-Funktion dargestellt sind (Teil A). Etwa 21 % aller Befragten verfügen über Zahlungsbereitschaften von 58 Euro und mehr. Zusätzlich zeigt Abb. 3 (Teil B) den Verlauf der Preis-Absatz-Funktion für die drei Nutzergruppen. Bei den aktuellen DT-Besitzern liegt die mittlere Zahlungsbereitschaft bei mehr als 70 Euro pro Monat. Dies ist schlüssig, zieht man in Betracht, dass zumindest die Alt-Abo-Kunden im DT-Bestand vor Einführung des DT höhere monatliche Ausgaben für ihr Monats-Abo im ÖPNV hatten. Die Nicht-Nutzer, die aktuell und bisher noch nie ein DT genutzt haben, zeichnen sich durch die geringste mittlere Zahlungsbereitschaft aus (Ø 22,7 Euro).

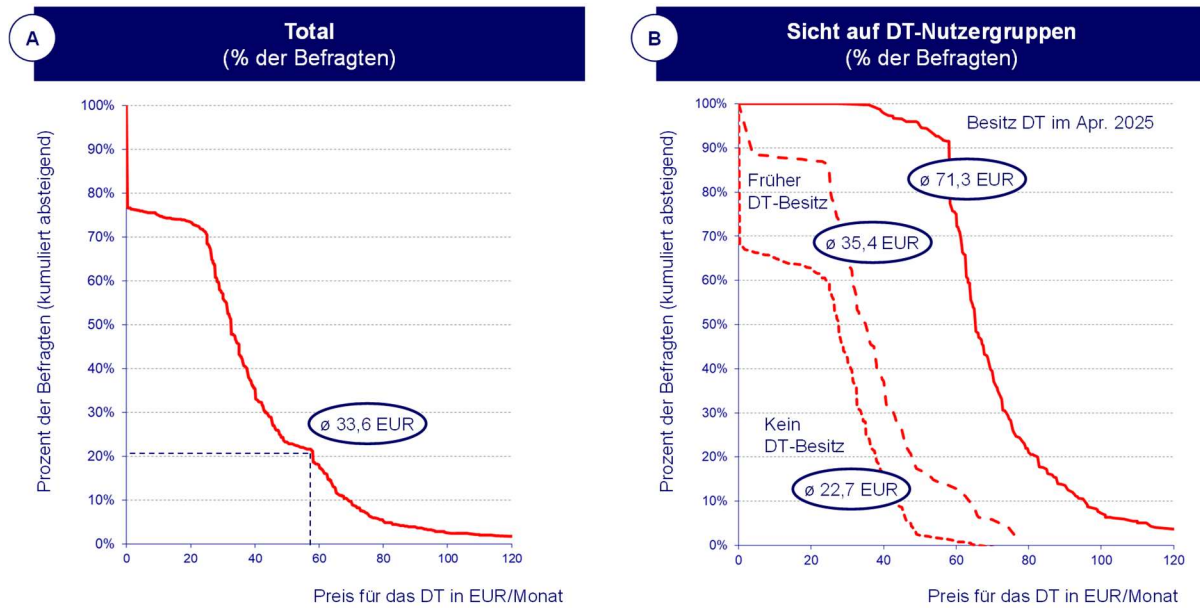


Abb. 3: Zahlungsbereitschaft für das Deutschlandticket nach DT-Nutzergruppen (Apr. 2025)

4.3. Minderung der DT-Zahlungsbereitschaften durch fehlende Mitnahmeoptionen

Fichert weist darauf hin, dass das DT sich von herkömmlichen Monatskarten unterscheidet (durch fehlende Zusatzleistungen), was eine unterschiedlich hohe Zahlungsbereitschaft zur Folge habe. Er kritisiert, dass viele Monatskarten großzügige Mitnahmeoptionen (für Begleitpersonen oder die Familie am Wochenende) beinhalteten, die beim rein individuellen DT entfallen. Für Nutzer, die ihre Monatskarte häufig dafür nutzten, sei das DT nur eine geringerwertige Alternative. Diese qualitativen Einbußen senkten die Zahlungsbereitschaft und die daraus resultierende Konsumentenrente.

Grundsätzlich ist den Beschreibungen Ficherts zu den Mitnahmeregelungen im ÖPNV zuzustimmen, allerdings ist es nicht zulässig, auf dieser Grundlage eine Überschätzung der Konsumentenrente beim DT zu argumentieren. Die Zahlungsbereitschaft für das DT basiert auf den Tarifkonditionen, die allgemein festgelegt wurden. Das DT hat keine ausgedehnten Mitnahmeregelungen (dies unterscheidet das DT von vielen früher bzw. alternativ verfügbaren Zeitkarten), besitzt aber gleichzeitig ein erweitertes Nutzungsspektrum (bundesweit) und auch unterschiedliche Kündigungsregelungen.

Fichert beschreibt in diesem Kontext einen Negativeffekt, bei dem „das Deutschlandticket als geringerwertiges Substitut zur Monatskarte angesehen wird“. Dies soll belegen, dass es keine Nutzenüberlegenheit des DT im Vergleich zu bestehenden Monatskarten gibt. Völlig verkannt wird dabei allerdings, dass sich in den ersten 2 Jahren nach Marktstart, der DT-Bestand deutlich

erhöht hat, während herkömmliche Monatskarten an Bedeutung verloren haben.³ Außer Acht gelassen werden zwei Punkte: a) Personen, die heute noch ein klassisches Abo (und kein DT) besitzen, zahlen einen monatlichen Preis, der deutlich unter 58 Euro liegt (hier ist wahrscheinlich der Preisabstand treibend, weniger die Zusatzleistung) und b) in den Fällen, in denen beispielsweise eine Mitnahmemöglichkeit inkludiert ist, wird diese selten genutzt.

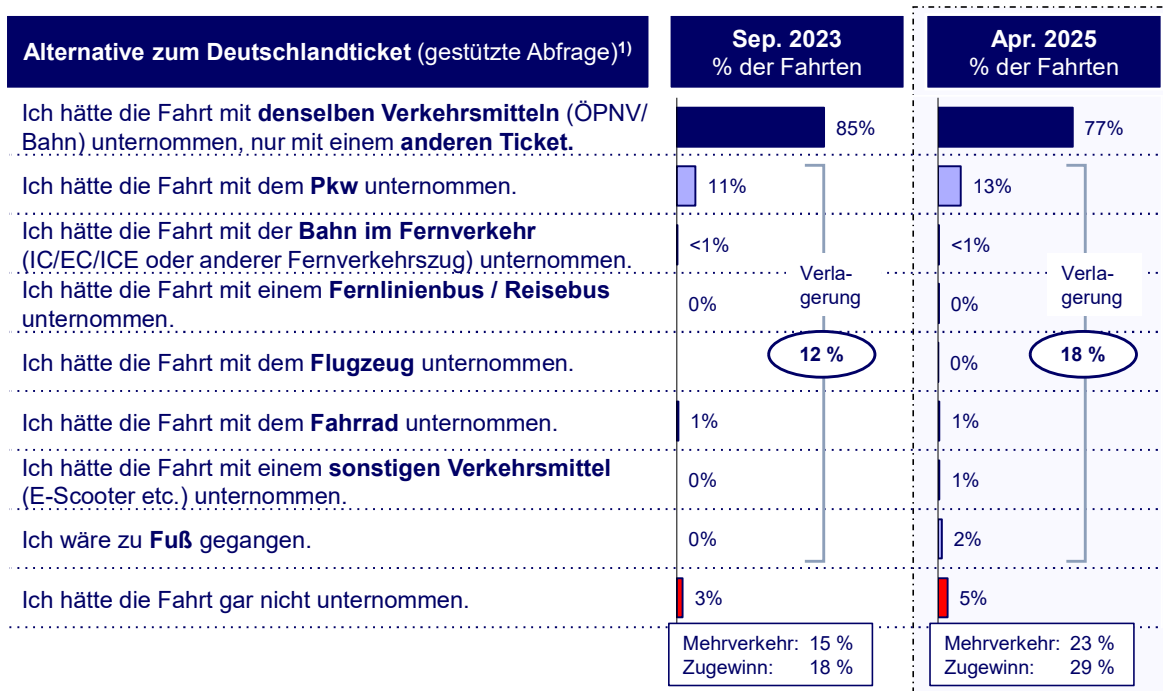
4.4. Ausgaben im Handel/Gastronomie als volkswirtschaftliches Nullsummenspiel

In der Kosten-Nutzen-Analyse werden zusätzlichen Ausgaben der DT-Reisenden an ihren Zielorten (Mehrausgaben in Handel und Gastronomie) als volkswirtschaftliche Nutzenkomponente bewertet, die mit ca. 400 Mio. Euro beziffert ist. Fichert klassifiziert dies als methodischen Fehler, da diese Ausgaben nur durch induzierten Verkehr entstünden und nur eine regionale und sektorale Verlagerung der Konsumnachfrage darstellten. Er argumentiert, dass die Fahrt zu einem Ausflugsziel andere Freizeitaktivitäten ersetze (z. B. Museumsbesuch am Zielort statt Kinobesuch am Wohnort), was volkswirtschaftlich ein Nullsummenspiel darstelle. Fichert warnt zudem vor einer Doppelzählung, da die durch die Tarifabsenkung freigewordenen finanziellen Spielräume für Konsum bereits im Zusammenhang mit der erhöhten Konsumentenrente berücksichtigt worden seien.⁴

Den Aussagen Ficherts folgend, lässt sich fragen, ob der Wertschöpfungsbetrag realistisch erscheint, wenn dieser lediglich über einen induzierten Verkehr ermöglicht worden wäre. Bei einem Volumen von 5,2 Mrd. Fahrten mit dem DT und einem Anteil von 4 % induzierten Fahrten (Mittelwert aus den aktuellsten Studien von exeo, vgl. Abb. 4), liegt die absolute Zahl durch das DT neu generierter Fahrten bei fast 208 Mio. Fahrten p.a., umgerechnet also 1,92 Euro je Fahrt, in Summe also ca. 400 Mio. Euro.

³ Der VDV (2025, S. 83) beschreibt, dass der Anteil der ÖPNV-Nutzer, die eine Abo-Zeitkarte als hauptsächlichen Fahrschein genutzt haben, von 32 % der Befragten (Apr. 2023) auf 8 % (Jun. 2025) zurückgegangen ist. Der Anteil der Befragten mit DT ist gleichzeitig gestiegen und liegt im Jun. 2025 bei 41 %. Dies belegt die überwiegende Substitution früherer Abo-Zeitkarten im ÖPNV durch das DT.

⁴ Der Aussage Ficherts „Zusatzeffekt würde nur dann eintreten, wenn die gesamten Konsumausgaben der Deutschlandticket-Besitzer stiegen“, dies sei jedoch „ein doch eher unwahrscheinliches Szenario“, darf ebenfalls widersprochen werden. So beinhaltet die Theorie des Mental Accounting (Thaler 1999), dass Konsumenten ihrem Geld mentale Konten zuweisen. Geld, das durch die Reduktion von Pflichtausgaben (wie dem Auto-Pendeln) freigesetzt wird, wird psychologisch nicht als Ersparnis im „Spar-Konto“ verbucht, sondern oft als „unerwarteter Gewinn“ (windfall) behandelt. Dies führt zu einer höheren marginalen Konsumneigung für diese freigewordenen Mittel, was einen Anstieg der Gesamtkonsumausgaben bewirken kann.



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 Fahrten je Monat.

Abb. 4: Nutzung des Deutschlandtickets: Fahrten im Sep. 2023 und Apr. 2025 (% der Fahrten)

Weiter zu beachten ist: Auch wenn das gesamte Haushaltsbudget konstant bleibt und keine zusätzlichen Fahrten induziert werden, kann eine Änderung des Verkehrsmittels und des Konsumorts erhebliche volkswirtschaftliche Konsequenzen haben. Wird ein Teil des verfügbaren Budgets nicht mehr für Autokosten (z. B. Treibstoff, Parkgebühren, Wartung) ausgegeben, sondern stattdessen in Gastronomie, Einzelhandel oder Freizeitangebote gelenkt, verändert sich die Struktur der Ausgaben. Die automobiler Wertschöpfungskette ist im Konsumbereich tendenziell kapitalintensiv und teilweise importabhängig (z. B. Erdölimporte, überregionale Mineralölkonzerne). Dagegen sind Gastronomie, Einzelhandel und Tourismus stark arbeitsintensive und lokal gebundene Sektoren: Ein erheblicher Teil der Ausgaben fließt hier direkt in Löhne, regionale Lieferketten und lokale Dienstleistungen. Dadurch entstehen höhere regionale Multiplikatoreffekte, das heißt: Ein ausgegebener Euro erzeugt mehr Beschäftigung, Einkommen und Steuereinnahmen in der jeweiligen Region. Diese sektorale Verschiebung kann gesamtwirtschaftlich positiv wirken, auch wenn kein zusätzliches Konsumvolumen entsteht. Die ökonomische Literatur zeigt, dass Multiplikatoren im Gastgewerbe signifikant über denen klassischer Konsumgüter liegen.

In einer weiteren Betrachtung ist zu hinterfragen, ob die im Rahmen der klassischen Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) unterstellte rationale Allokation eines Gesamtbudgets (kein zusätzlicher Konsum, nur Umverteilung) realitätsnah ist. Die Verhaltensökonomie sieht im Rahmen

des Mental Accounting, dass Menschen nicht rational zwischen allen Ausgabenkategorien substituieren, sondern innerhalb eines Kontos mehr konsumieren, wenn dort Mittel frei werden. Damit lassen sich positive Zusatznachfrageeffekte im Handel und Tourismus auch ohne induzierten Verkehr erklären. Wenn beispielhaft das Konto „Mobilität bisher (ohne DT)“ bestanden hat aus: 150 € Benzin + 0 € Wochenendausflug (Pkw-Pendler), so könnte das Konto „Mobilität mit DT“ so aussehen: 58 € Deutschlandticket + 30 € Wochenendausflug + 62 € Gastronomie. Das Beispiel zeigt unveränderte Gesamtausgaben, aber mehr realen Konsum und Wertschöpfung in anderen Sektoren.

Die Abgrenzung von Konsumentenrente einerseits und veränderter Wertschöpfung in der Gastronomie (oder in anderen Sektoren) andererseits ist zentral für eine korrekte Wohlfahrtsbilanzierung von Mobilitätssubventionen wie dem Deutschlandticket. Beide Größen betreffen unterschiedliche ökonomische Akteure und Konten: Konsumentenrente misst den Wohlfahrtsge Gewinn der Haushalte durch reduzierte Reisekosten, während Wertschöpfung die Produktionserweiterung bei Anbietern (z. B. Gastronomie) erfasst. Die Konsumentenrente ist per Definition die Differenz zwischen der Zahlungsbereitschaft der Haushalte und dem tatsächlich gezahlten Preis für eine Dienstleistung (hier: Mobilität). Sie ist ein Wohlfahrtsmaß der Haushalte und entsteht unabhängig davon, wie die Haushalte die eingesparten Mittel verwenden. Wertschöpfung hingegen ist der Teil des Produktionswertes, der nach Abzug von Vorleistungen beim Produzenten verbleibt und in Form von Löhnen, Gewinnen und Abschreibungen realisiert wird.

Zur Plausibilisierung ein abschließender Gedanke: Bei 5,2 Mrd. Fahrten entspricht eine zusätzliche Bruttowertschöpfung von 400 Mio. € rund 0,0769 € (7,7 Cent) pro Fahrt. Bei einer geschätzten Wertschöpfungsquote der Gastronomie und des Einzelhandels von etwa 30 % errechnet sich ein zusätzlicher Umsatz von ca. 1,33 Mrd. € pro Jahr, was etwa 0,256 € (25,6 Cent) Umsatz je Fahrt entspricht. Wenn Einigkeit darüber besteht, dass das DT zu positiven Effekten in den Bereichen Handel, Gastronomie und Tourismus führt (ZENAT, 2024), dann sollte auch versucht werden, diese zu quantifizieren. In der Tat ist der Umfang der Quantifizierung an dieser Stelle angreifbar bzw. diskutierbar. Allerdings handelt es sich in der Gesamtbetrachtung eher um einen Sekundäreffekt. Man sollte sich auf die Primäreffekte wie Kundennutzen und Umweltwirkungen konzentrieren.⁵

⁵ Bei aller Bereitschaft zu Diskussion ist festzuhalten, dass es keinen fachlichen Grund gibt, die positiven Verlagerungswirkungen ignorieren. Die in Abb. 4 dargestellten Ergebnisse werden in der aktuellen Evaluation im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums sogar noch höher angesetzt (12-20 % Verlagerung von Pkw-Fahrten im DT-Segment; siehe Schelewsky, 2025) – ein weiteres Gegenargument für die These des „Schönrechnens“.

4.5. Unterschätzung der Einnahmefälle der ÖPNV-Anbieter

Fichert kritisiert die von Krämer angesetzten Einnahmefälle der ÖPNV-Anbieter von 2,3 Mrd. Euro für 2025 als deutlich zu gering. Dieser Wert liege unter dem vom Branchenverband VDV genannten Rückgang (3,2 Mrd. Euro) und dem Ausgleichsbetrag von Bund und Ländern (3,0 Mrd. Euro), was impliziere, dass eine erhebliche Überkompensation der Einnahmeverluste erfolge.

Dies beruht allerdings auf einem Missverständnis. Die Einnahmeverluste infolge des Tickets sind – basierend auf verfügbaren VDV-Daten – geringer als oft angenommen. Bei einem Preis von 49 Euro wurde der Einnahmefall mit ca. 2,6 Mrd. Euro angegeben (13,5 Mio. DT * 15,93 Euro Ersparnis pro Monat * 12 Monate); der höhere Preis von 58 Euro (ab 2025) reduziert diese Lücke auf < 2 Mrd. Euro. Wenn Bund und Länder für 2025 rund 3 Mrd. Euro bereitstellen, folgt daraus nicht automatisch ein Wohlfahrtsdefizit, zumal positive externe Effekte (Reduktion externer Kosten des Pkw Verkehrs) und Konsumentenrente Gegenwerte darstellen. Es bedeutet auch, dass das DT das Angebot im Nahverkehr mitfinanziert. Damit wird auch das Argument entkräftet, durch die Förderung des DT fehle es im Nahverkehr an Finanzmitteln zum Ausbau der Kapazitäten oder, das DT führe dazu, dass das Angebot an Verbindungen reduziert werden müsse.

Für die Kosten-Nutzen-Analyse sind nur die Einnahmeverluste relevant, die sich direkt aus dem DT ableiten. Die eigenen Werte von 2,3 Mrd. Euro liegen höher als die Werte, die sich aus der VDV-Marktforschung ableiten.⁶ Auch in diesem Punkt sind die zugrunde gelegten Werte als konservativ zu verstehen.

4.6. Einnahmefälle des Staates durch steuerfreie Jobtickets

Fichert benennt als zusätzliche Kostenkomponente die in der vorgestellten Kosten-Nutzen-Analyse nicht erwähnten Einnahmefälle des Staates durch die steuer- und abgabenfreie Behandlung des Jobtickets. Der geldwerte Vorteil werde im Gegensatz zu anderen Sachbezügen komplett von der Einkommensteuer befreit. Auch bei einer Entgeltumwandlung fielen nur

⁶ Der VDV (2025, S. 57) weist für Jan.-Jun. 2025 einen Ausgabenbetrag von 60,58 Euro monatlich vor dem DT aus, dem ein mittlerer Preis von 49,31 Euro entgegensteht. Die Einnahmeverminderung beträgt 11,27 Euro pro Monat. Bei einem mittleren Bestand von 13,3 Mio. DT (QII 2025) errechnen sich jährliche Einnahmevermindernungen von 1,8 Mrd. Euro.

pauschale Steuern an. Dies führe in beiden Fällen zu Einnahmeausfällen bei Einkommensteuer und Sozialversicherungsbeiträgen.

Empirisch ist ein moderates Netto-Minderaufkommen durch das DT möglich, primär getrieben durch fiskalische Verluste aus arbeitgebergestützten Jobtickets und Entgeltumwandlungen (verlorene Lohnsteuer- und Sozialversicherungsbeiträge). Allerdings sind gegenläufige Effekte, wie der Wegfall der Pendlerpauschale bei Pkw-zu-ÖPNV-Verlagerungen sowie erhöhte Umsatz- und Lohnsteuer durch Konsumumschichtungen in lokal arbeitsintensive Sektoren zu betrachten. Diese können einen erheblichen Teil dieser Verluste kompensieren, sind jedoch stark parameterabhängig.

4.7. Berücksichtigung der ÖPNV-Überlastung und Komfortminderung

Fichert kritisiert die Tendenz, die Nachteile des zusätzlichen Verkehrs im ÖPNV auszuklamern. Er argumentiert, dass der durch das DT induzierte und verlagerte Verkehr in bestimmten Regionen zu Überlastungserscheinungen und einer Minderung des Fahrkomforts aller Kunden führen könne. Dies könne wahlfreie Nutzer zu einem Umstieg auf den Pkw veranlassen und bei notwendigen Kapazitätserweiterungen zusätzliche Kosten verursachen. Schließlich gäbe es Nachteile durch das DT, die im ÖPNV durch den zusätzlichen (sowohl verlagerten als auch induzierten) Verkehr entstehen, und die „unter Verweis auf die aktuelle Gesamtzahl der ÖPNV-Nutzer, die immer noch unter den Werten des Rekordjahres 2019 liege, sowie einen eher anekdotischen Hinweis auf die Stadt Frankfurt am Main ausgeklammert“ werden.

Der Verweis auf ein sogenanntes „Peak-Risiko“ stellt ein Argument dar, das primär aus dem wissenschaftlichen, weniger aus dem praktischen Bereich geäußert wird (Wallimann, et al., 2024). Viel größer als das Problem einer zu hohen Auslastung ist das Problem einer zu geringen Auslastung im ÖPNV. Dazu lohnt sich ein Blick auf die durchschnittlichen Kapazitätsauslastungen der Verkehrsmittel in der Zeit vor der Corona-Pandemie (Abb. 5; Krämer, 2025c).⁷

Nach Ende der Corona-Krise und mit Einführung des DT erreicht der Nahverkehr ein Fahrtenvolumen von ca. 11,4 Mrd. Fahrten und damit den Wert des Vor-Corona-Jahres 2019. Ohne das DT läge das Nachfragevolumen ca. 10 % niedriger.

⁷ Leider geht Fichert auf die weitere Argumentation mit Verweisen auf zusätzliche Quellen ebenso wenig, wie durch ihn ein Beleg dafür vorgelegt wird, dass das DT Überbesetzungen in Fahrzeugen und damit Peak-Probleme verursacht hat, die nicht bisher schon bestanden haben. Das DT hat größtenteils keine neuen, eigenständigen Peaks erzeugt; es hat – wenn überhaupt – vorhandene Stoßzeit-Spitzen verstärkt und mehr Leute in bereits stark nachgefragte Züge gebracht, aber nicht flächendeckend neue Spitzenzeiten geschaffen.

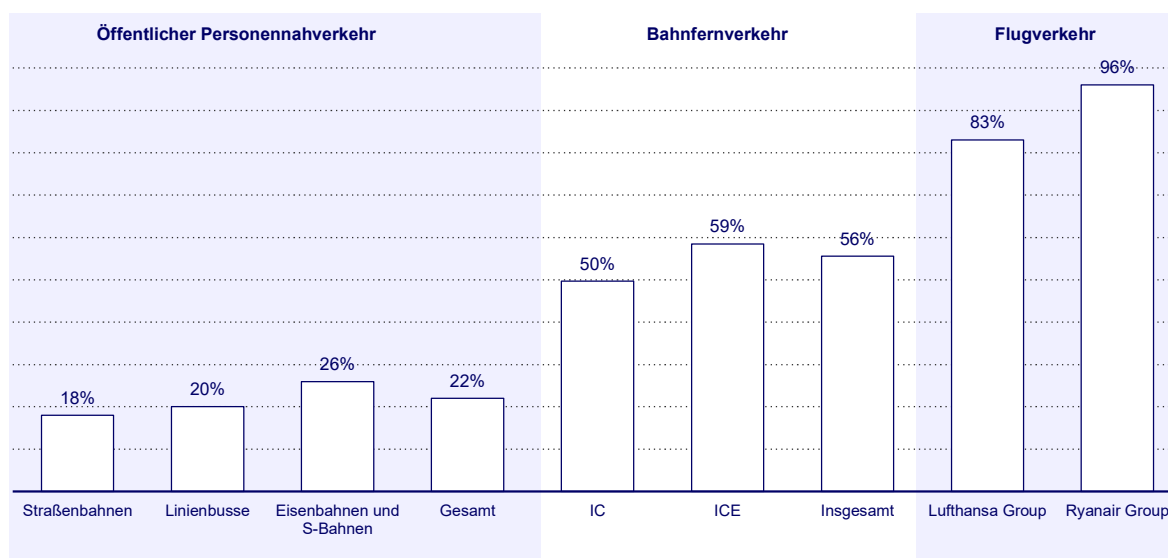


Abb. 5: Kapazitätsauslastung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln vor der Corona-Krise

Wenn der deutsche ÖPNV vor der Corona-Krise zu ca. 20 % oder sogar weniger ausgelastet war, und später nach Ende der Corona-Pandemie das Nachfrageniveau vor der Krise kaum wieder erreicht wird, erscheint ein Peak-Problem nachrangig und höchstens punktuell – aber nicht großflächig – vorzuliegen.

4.8. Entstehung zusätzlicher Administrationskosten

Fichert thematisiert die Entstehung zusätzlicher Administrationskosten für die Verkehrsbetriebe und -verbünde. Er führt aus, dass das DT die Prozesse der Einnahmenaufteilung zwischen den Akteuren weiter verkompliziere. Dies führe derzeit an vielen Stellen zum Aufbau zusätzlicher bürokratischer Strukturen. Es müsse abgewartet werden, ob es gelinge, diese Komplexität zu reduzieren oder sonstige Kostensenkungen im Vertrieb durch den Rückgang der Einzelfahrscheinere zu realisieren. Andernfalls müssten diese zusätzlichen Administrationskosten in eine vollständige Nutzen-Kosten-Analyse einbezogen werden.

Es ist unbestritten, dass mit der Einführung des DT für die Verkehrsunternehmen neue administrative Aufgaben entstanden sind. Häufig wird z.B. auf die ungeklärte Frage der Einnahmenaufteilung verwiesen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Frage der Einnahmenaufteilung grundsätzlich kein neues Thema in Verkehrsverbänden und im ÖPNV darstellt.

In diesem Kontext ist unbedingt der Aspekt zu berücksichtigen, wie das DT den Ticketvertrieb bereits jetzt verändert hat. Das DT hat nicht nur den Ticketkauf für die Verbraucher einfacher gemacht, sondern führt auch zu Einsparungen im Vertrieb:

- Bereits heute entfällt ein Großteil der Fahrten im Nahverkehr auf das DT. Die meisten DT-Besitzer nutzen das DT dauerhaft, d.h. es kommt nur zu einer Transaktion, während

Personen, die früher kein Abo im ÖPNV besessen haben, i.d.R. Einzeltickets oder einzelne Monats- oder Wochenkarten gekauft haben (verbunden mit höherem Vertriebsaufwand für die Verkehrsunternehmen).

- Verkehrsverbünde arbeiten an einer Vereinfachung der Tarifsysteme und Verbundstrukturen (siehe dazu die Veränderungen im hvv oder im VRR).
- Die Digitalisierungsquote im Fahrscheinvertrieb ist durch das DT sprunghaft angestiegen, damit einher geht ein erhebliches Kostensenkungspotenzial.⁸

5. Wohlfahrtsgewinne durch das Deutschlandticket: Limitationen und Chancen der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)

Die Kritik, dass Milliarden an Steuergeldern ohne belastbare ökonomische Evaluierung eingesetzt würden, sollte konkret belegt werden: Fichert stellt die Effizienz des Mitteleinsatzes infrage und kritisiert, dass eine Diskussion über alternative Maßnahmen fehle. Es müsse erörtert werden, ob beispielsweise ein zielgerichteter Angebotsausbau bei gleichem Finanzierungsvolumen einen stärkeren Verlagerungseffekt zugunsten des ÖPNV und damit einen höheren volkswirtschaftlichen Nutzen ermöglicht hätte.

Genau hier setzt die KNA an. Die KNA ist kein perfektes Instrument, aber das zentrale Werkzeug, um volkswirtschaftliche Effekte systematisch, transparent und vergleichbar zu quantifizieren. Jede KNA ist anfällig für Annahmen und methodische Unsicherheiten; gerade deshalb ist sie nötig – weil sie diese Annahmen explizit macht, Transparenz schafft und darauf basierend Alternativen vergleichbar bewertet. Die Verkehrswissenschaft betrachtet die KNA als Standardwerkzeug, die im Verkehrsbereich eine breite Anwendung gefunden hat (de Rus et al. 2022), zum Beispiel um den Ausbau eines Autobahnabschnitts zu bewerten. Versucht wird dabei, die Änderungen des sozialen Wohlstands durch ein Aufsummieren der Änderungen der Überschüsse bzw. Aufwendungen der von dem Projekt betroffenen Akteure zu messen.

Zwei Gründe sprechen für einen bewusst offenen Ansatz: Erstens bietet die Gegenüberstellung der Kosten und Nutzen eines Projektes eine Möglichkeit, systematische Verzerrungen in der Urteilsbildung der Entscheider zu vermeiden. So die Argumentation von Verhaltenswissenschaftlern, wenn es darum geht, bessere Entscheidungen zu treffen (Kahneman et al., 2021), da gerade bei Kosten-Nutzen-Analysen systematische Verzerrungen zu beachten sind, wenn beispielsweise Projektkosten unter- und Projektnutzen überschätzt werden (Flyvbjerg und Bester,

⁸ Der VDV (2025, S. 26) meldet, dass im Juni 2025 der Anteil digitaler Tickets erstmals die 60-Prozent-Marke erreicht.

2021). Dieses Risiko erscheint reduzierbar, wenn Annahmen zu den Kalkulationen offengelegt und Sensitivitätsanalysen durchgeführt werden.

Angesichts der Bedeutung des DT – das teils als revolutionärer Schritt im Nahverkehr bewertet wird und aktuell einen großen Anteil an Fahrten im Nahverkehr beansprucht – ist es bemerkenswert, dass bislang nicht mehr unabhängige, öffentlich zugängliche KNA vorliegen. Teilweise erklärt sich dies durch Einschränkungen in Datenverfügbarkeit und Datenkompetenz.

Wie die Diskussion einzelner Nutzenaspekte und deren Quantifizierung zeigt, handelt es sich bei den in Abb. 1 aufgezeigten Werten um eher konservative Abschätzungen. Insgesamt wurden Nutzenwerte eher niedriger und Kostenwerte eher höher angesetzt, als dies die Bandbreite der bestehenden Analysen ermöglicht hätte. Es besteht darüber hinaus kein Anspruch, dass sämtliche bestehende Effekte des DT quantifiziert wurden (Krämer, 2025d).

6. Das Kernproblem: „Ideologie schlägt Information“

In einem bemerkenswerten Beitrag mit dem Titel „Ideologie schlägt Information“ beleuchten Dertwinkel-Kalt und Grossmann (2025), dass die Akzeptanz von Klimapolitik nicht primär von sachlicher Information abhängt, sondern maßgeblich von ideologischen Grundüberzeugungen. Prof. Dr. Ficherts frühe Kritik, die bereits vor Einführung des DT die Wirkungslosigkeit der Flatrate aus ordnungspolitischer Überzeugung konstatierte („Der Irrweg ÖPNV-Flatrate“), ist ein Indiz für diesen ideologischen Filter. Diese Vorentscheidung führt dazu, dass später präsentierte positive Daten nicht als Beweis, sondern als das Resultat methodischer Verzerrung („Schönrechnen“) interpretiert werden, da sie der ideologischen Prämisse widersprechen. Dies ist deshalb problematisch, weil dies in der Diskussion nicht nur einen Methoden- und Parameterstreit darstellt, sondern ein Symptom der beschriebenen polaren Filterung von Evidenz.

Die wissenschaftliche Kritik an der positiven Wohlfahrtsanalyse des DT erfolgt in einer strukturierten Abfolge, die darauf abzielt, den ausgewiesenen Netto-Gewinn zu negieren, die Berechnung anzuzweifeln und die Maßnahme final als ineffizient zu verwerfen. Wenn Lewandowsky et al. (2017) systematische Desinformations-Taktiken (Leugnen, Zweifel an Methoden/Belegen, Ablenkung/Relativierung) und Gegenstrategien in einer postfaktischen Welt beschreiben, dann lassen sich in der ideologisierten Debatte vergleichbare kaskadierende Werkzeuge identifizieren, die auch die Diskussion um das DT prägen: a) Negierung des Effekts, b) Infragestellung der Kalkulation und c) Relativierung der Effizienz (ineffizienter Mitteleinsatz).

6.1. Negierung positiver Nachfrageeffekte (keine Pkw-Verlagerung)

Im ersten Schritt wird der zentrale volkswirtschaftliche Nutzen – die Reduktion externer Kosten durch Pkw-Verlagerung – als nicht existent oder vernachlässigbar dargestellt. Kritiker führen an, dass die Mehrheit der DT-Fahrten auf induzierten Verkehr oder den Umstieg von Fuß und Rad entfalle und nicht auf die Substitution von Autofahrten (Fichert und Sterzenbach, 2025). Da die Vermeidung externer Kosten (Klima, Stau) somit marginal bleibe, fehle die notwendige Grundlage für die ausgewiesene, positive volkswirtschaftliche Bilanz. Dass Fichert die Wirkung des DT als besonders schlecht einordnet, wird u.a. aus einem Negieren der Substitution des Autoverkehrs abgeleitet. Dies wurde bereits vor Start des DT apodiktisch in den Raum gestellt und bleibt als Verdacht auch weiterhin bestehen, und zwar jenseits der empirischen Evidenz.

Auch neuere Bewertungen sind nicht weniger kritisch. So sieht Eisenkopf (2024) das DT klimapolitisch als „Nullnummer“ und begründet dies wie folgt: „Lediglich 5,8 % der Abonnenten waren im Jahresdurchschnitt Systemeinsteiger (ÖPNV-Neukunden), der Rest entfällt auf Abo- und Zeitkarteninhaber oder Bartarif-Umsteiger. Zwar nutzen auch diese den ÖPNV häufiger als vorher, dies hat aber nur geringe Wirkungen auf die CO₂-Emissionsbilanz, da es sich vor allem um Mitnahmeeffekte handelt.“ Richtig ist, dass im Segment der Alt-Abo-Kunden (Stammkunden; bisherige Nutzer eines Abos im Nahverkehr) die Verlagerungseffekte begrenzt sind. Bei Selten- und Nicht-Nutzern (also insbesondere bisherigen Nutzern von Tageskarten oder Einzelfahrscheinen im Bartarif, die einen Großteil der aktuellen DT-Nutzer ausmachen) ergeben sich jedoch deutliche Verlagerungswirkungen (Koordinierungsrat Deutschlandticket 2024; Krämer und Mietzsch, 2024; Krämer et al., 2025).

Wie die bisherigen Analysen belegen, kommt es durch das DT zu einer signifikanten Verringerung des Autoverkehrs. Dies kann auch die Problematik der Verkehrsstaus verringern, wenn durch die Fahrtenverlagerung von der Straße zum Nahverkehr in Peak-Zeiten der Straßenverkehr entlastet wird.⁹ Wer an dieser Stelle Befragungsergebnissen misstraut, lässt sich vielleicht durch die Analysen des ADAC überzeugen, der bei seiner Staubilanz 2024 einen „großen Verdienst“ des DT sieht, welches „den Straßenverkehr durch vermehrte Nutzung des ÖPNV maßgeblich entlastet hat“ (Pillau, 2025).

⁹ Ob der „große Verdienst“ des DT in der Staubilanz des ADAC mit 1 Prozentpunkt gleichgesetzt wird (wie angenommen) oder zulässig sein könnte, diesen Effekt höher anzusetzen, bleibt dem Betrachter überlassen. Wichtig ist aber die Erkenntnis, dass es sich um einen zusätzlichen positiven Effekt handelt, der in der vorgestellten KNA nicht angerechnet wurde, was gleichzeitig die Kritik des „Schönrechnens“ widerlegt.

Inhaltlich lässt sich diese Argumentation weiterführen, indem darauf fokussiert wird, dass die Staus die größten deutschen Stadtgebiete überproportional treffen und das DT überproportional häufig in urbanen Zentren genutzt wird. Außerdem lässt sich nachweisen, dass das DT die Pendlermobilität deutlich verändert hat (Koch et al., 2025). Aus Sicht einer Person, die auf den Kauf eines DT verzichtet, kann das DT also auch in diesem Segment der Nicht-DT-Besitzer einen Nutzen generieren, wenn es zu Komfort- und Zeitgewinnen, z. B. während der täglichen Fahrten mit dem Pkw zur Arbeit, kommt (Krämer und Mietzsch, 2024).

Dieser Zusammenhang ließe sich argumentativ auch anführen, um als Kundennutzen auch einen sogenannten „Indirekten Nutzen“ sowie darüber hinaus einen „Non-Use-Value“ zu quantifizieren (die vermiedenen Staukosten sind allerdings nur ein Grund für einen Zusatznutzen bei Menschen, die kein DT besitzen; sie stellen einen indirekten Nutzen dar; der „Non-Use-Value“ entsteht, wenn Menschen einen ideellen, ethischen oder altruistischen Wert im Ticket sehen, obwohl sie das DT nicht besitzen). Die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsstaus in Deutschland erreichen in älteren Abschätzungen eine Größenordnung von 520 Mrd. Euro (kumuliert für die Jahre 2013 bis 2030), also etwa 33 Mrd. € pro Jahr (INRIX, 2013). Ohne dass die Werte in einer weiteren Betrachtung einbezogen werden, lohnt sich der Hinweis auf folgende Überschlagsrechnung. Für den Fall, dass das DT zu einer 1%igen Verringerung der Staukosten in Deutschland beitragen könnte, entspräche dies einem Nutzen von mehr als 300 Mio. Euro pro Jahr (Krämer, 2025d).¹⁰ Dieser ist bisher nicht in der vorgelegten KNA enthalten.

6.2. Infragestellung der Kalkulation (methodische Überschätzung)

Selbst wenn ein gewisser Verlagerungseffekt anerkannt wird, wird die Methode zur Berechnung des Nutzens angegriffen. Die Wohlfahrtsanalyse wird als fehlerhaft eingestuft, da sie die gesamte Konsumentenrente (KR) als neuen volkswirtschaftlichen Gewinn verbuche. Die methodische Forderung lautet jedoch, nur den zusätzlichen Nutzen zu berücksichtigen, da die meisten Käufer Tarifwechsler waren, die bereits eine beachtliche Konsumentenrente aus ihrem Alt-Abo bezogen (Fichert, 2025). Durch diese methodisch problematische Einbeziehung der

¹⁰ Schließlich führt die große Anzahl von Autos auf den Straßen zu Verkehrsstaus, die wiederum Zeitverluste, Produktivitätseinbußen und einen erhöhten Kraftstoffverbrauch bedeuten. Umgerechnet kommt es so zu Belastungen von mehreren Tausend Euro pro Autofahrer (Creutzig et al., 2025).

gesamten Konsumentenrente kommt es nach Ansicht der Kritiker zu einer erheblichen Überschätzung der Vorteile, während auf der Kostenseite zentrale Posten (wie die fiskalischen Mindereinnahmen durch Jobtickets) ignoriert würden.

Aus der Gesamtperspektive heraus (und um den Überblick zur Kernaussage zu behalten), ist es empfehlenswert, die methodischen Spitzfindigkeiten einer akademischen Diskussion zu überlassen, und sich stattdessen auf die wichtigsten Kosten- und Nutzelemente zu konzentrieren. Auf mögliche weitere Nutzenaspekte des DT geht Fichert nicht ein, obwohl diese adressiert werden. Der Vorwurf einer einseitigen Kalkulation ist dann gerechtfertigt, wenn ein „optimistic bias“ besteht, also positive Aspekte stärker berücksichtigt werden als negative und zudem aus einer Bandbreite von Schätzwerten, diejenigen Parameter Verwendung finden, die zu einem besonders positiven Gesamtergebnis führen. Dies ist bei den zentralen Nutzen- und Kostenaspekten bei der vorgelegten Wohlfahrtsbetrachtung (Abb. 1) nicht der Fall.

6.3. Relativierung der Effizienz der Maßnahme (ineffizienter Mitteleinsatz)

Abschließend wird argumentiert, dass die Maßnahme selbst bei einem verbleibenden, methodisch bereinigten Nutzen als verkehrspolitisch ineffizient einzustufen ist. Das massive Finanzierungsvolumen von jährlich mehreren Milliarden Euro sei als Subvention mit Zielverfehlung zu betrachten (Fichert und Sterzenbach, 2023). Im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes hätte eine alternative Verwendung des Geldes – etwa für den zielgerichteten Angebotsausbau von Infrastruktur und Linien – einen größeren Verkehrswende-bezogenen Nutzen bei gleicher finanzieller Belastung ermöglicht. Die DT-Einführung wird somit als „Irrweg ÖPNV-Flatrate“ relativiert, da sie notwendige strukturelle Investitionen zugunsten einer wenig wirksamen Preis-subsidierung aufschiebt (Fichert und Sterzenbach, 2025). Dies ist in der wissenschaftlichen Betrachtung kein Einzelfall. Dieser wird auch erkennbar, wenn Daniel et al. (2025) zwar eine eindeutige Verlagerung der Nachfrage vom Pkw hin zum Nahverkehr bestätigen¹¹ in ihrer Conclusio allerdings die Maßnahme einer Angebotsausdehnung als effizienter beurteilen als ein Flatrate-Ticket, ohne allerdings einen Beweis vorzulegen.¹²

¹¹ „Our analysis provides robust evidence that the introduction of the Deutschlandticket has led to a significant, albeit modest, modal shift from private car use to public transport. The effect is most pronounced among commuters who previously used less expensive monthly passes.“

¹² „However, we conclude that the high financial volume required for the subsidy (approx. 3 billion Euro annually) yields a suboptimal return on investment in terms of climate policy goals. The same funds, if dedicated to targeted infrastructure expansion or direct emission pricing, would likely have generated a greater ecological and social impact.“

7. **Ausblick: Zurück zur evidenzbasierten Evaluation**

Die öffentliche und politische Diskussion rund um das Deutschlandticket ist nicht ausschließlich evidenz- oder problemorientiert, sie wird häufig durch weltanschauliche Leitbilder und normative Zielvorstellungen geprägt. So sehen die Unterstützer das Ticket häufig als Schlüsselinstrument zur Verkehrswende, zur Dekarbonisierung und zur Stärkung des öffentlichen Sektors, während Kritiker Aspekte wie fiskalische Belastung, fehlende Steuerungswirkung im ländlichen Raum oder ideologisch motivierte Subventionierung bemängeln.

Ein Ausweg – und gleichzeitig eine Möglichkeit der neutralen Betrachtung – könnte die Kosten-Nutzen-analytische Bewertung des Tickets sein. Diese ist nicht frei von subjektiven Einflüssen, lässt sich aber heranziehen, um (1) die Wirkung des Tickets vollständiger zu beurteilen, (2) Transparenz in der Argumentation zu schaffen und damit (3) ideologische Urteile als solche zu identifizieren und zu entkräften.

Wissenschaftliche Auseinandersetzung basiert auf Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Reproduzierbarkeit. Daher sind auch kritische Stimmen aufgefordert, alternative Modellrechnungen und empirisch belastbare Analysen vorzulegen, die potenzielle Wohlfahrtsverluste oder überlegene verkehrspolitische Alternativen zum DT nachweisen. Ein solcher evidenzbasierter Austausch schafft vergleichbare Bewertungsmaßstäbe und erhöht die Qualität verkehrspolitischer Entscheidungsprozesse.

Es muss möglich sein, getätigte Meinungsäußerungen zu widerrufen oder zu korrigieren, sobald belastbare empirische Evidenz eine andere Bewertung erfordert; sachliche Debatten, politische Kommunikation und wissenschaftliche Positionen sollten Widerrufe und Anpassungen nicht als Schwäche, sondern als notwendiges Zeichen wissenschaftlicher Redlichkeit und verantwortungsvoller Politikinterpretation anerkennen. Trotz teilweise „festgefahrener Positionen“ bleibt der transparente wissenschaftliche Diskurs eine zentrale Voraussetzung, um politische Maßnahmen auf eine objektive, überprüfbare Faktenbasis zu stellen und ihre gesellschaftliche Tragfähigkeit realistisch einzuschätzen.

Wenn die Bewertung des Deutschlandtickets weniger von sachlichen Informationen als von ideologischen Grundüberzeugungen bestimmt wird, kann die Kosten-Nutzen-Analyse – trotz ihrer Schwächen und Limitierungen – zur Entideologisierung beitragen.

8. Literaturverzeichnis

- Andor, M. A., Helmers, V., Hönow, N. C., Hümmecke, E., & Memmen, M. (2024). Stimmungsbild Verkehrspolitik: Wie steht die deutsche Bevölkerung zu den meistdiskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen? Ein bundesweiter Vergleich der Zustimmung in der Bevölkerung (RWI Materialien Nr. 164). RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung.
- Bateman, I., & Willis, K. G. (Eds.). (2001). Valuing environmental preferences: Theory and practice of the contingent valuation method in the US, EU, and developing countries. OUP Oxford.
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (2023). Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031 – Kurzbericht. Ramboll Deutschland GmbH.
- Creutzig, F., Javaid, A., & Gössling, S. (2025). Die sozialen Kosten des Verkehrs: Subjektive Wahrnehmungen und objektive Berechnungen. In Handbuch Mobilität und Gesellschaft: Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung (S. 1–17). Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Daniel, T., Gail, M. M., & Klotz, P. A. (2025). From highway to rail? Germany’s public transport ticket experiment. MAGKS Joint Discussion Paper Series in Economics (No. 07-2025). <https://www.uni-marburg.de/en/fb02/research-groups/economics/macroeconomics/research/magks-joint-discussion-papers-in-economics/papers/2025-papers/22-2025.pdf>.
- De Rus, G. (2021). Introduction to cost–benefit analysis: Looking for reasonable shortcuts. Edward Elgar Publishing.
- De Rus, G., Socorro, M. P., Valido, J., & Campos, J. (2022). Cost-benefit analysis of transport projects: Theoretical framework and practical rules. *Transport Policy*, 123, 25–39.
- Dertwinkel-Kalt, M., & Grossmann, M. R. (2025). Ideologie schlägt Information: Über die Grenzen von Kommunikation in der Klimapolitik. *Wirtschaftsdienst*, 105(7), 495–498.
- Deutsches Zentrum Schienenverkehrsforschung. (2024). Kurzstudie Deutschlandticket: Nutzerinnenprofil und Nutzungsverhalten. <https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Studien/Kurzstudie-Deutschlandticket-Nutzerinnenprofil.html>.
- Eisenkopf, A. (2024, 19. Mai). Deutschlandticket – Top oder Flop? *Wirtschaftliche Freiheit*. <https://wirtschaftlichefreiheit.de>.
- Fichert, F. (2025). Das Deutschlandticket – wirklich ein gesamtwirtschaftlicher Gewinn? *Der Nahverkehr*, 43(12), im Druck.
- Fichert, F., & Sterzenbach, R. (2023). Der Irrweg ÖPNV-Flatrate (Ordnungs-politische Impulse). Ludwig-Erhard-Stiftung e. V. <https://www.ludwig-erhard.de/der-irrweg-oepnv-flatrate/>.
- Fichert, F., & Sterzenbach, R. (2025, 16. Oktober). Alles im Fluss oder kurz vor dem Verkehrsinfarkt? Verkehrspolitik und Verkehrswende im aktuellen Fokus. *Kohlhammer Blog*. <https://blog.kohlhammer.de/wirtschaftswissenschaften/alles-im-fluss-oder-kurz-vor-dem-verkehrsinfarkt-verkehrspolitik-und-verkehrswende-im-aktuellen-fokus>.
- 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(3), 395–419.
- Gehrs, B., & Reiserer, M. (2025). Unterm Strich gratis – Wie die volkswirtschaftlichen Vorteile des Deutschlandtickets seine Mehrkosten wettmachen. *Greenpeace e. V.*
- Infas. (2024). Evaluation des Deutschlandtickets: Erster Zwischenbericht November 2024. Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- INRIX. (2013). Verkehr kostet deutsche Wirtschaft 33 Milliarden Euro im Jahr 2030. <https://inrix.com/press-releases/verkehr-kostet-deutsche-wirtschaft-33-milliarden-euro-im-jahr-2030/>.
- Kahneman, D., Sibony, O., & Sunstein, C. R. (2021). *Noise: A flaw in human judgment*. Hachette Book Group.
- Koch, N., Amberg, M., Krämer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2025). Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz. *Kopernikus-Projekt Ariadne*. <https://doi.org/10.48485/pik.2025.005>.

- Koordinierungsrat Deutschlandticket. (2024, 14. Oktober). Prognose und Preisszenarien Deutschlandticket. https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/01_Organisation_Finanzierung/17_Deutschlandticket/Prognose_und_Preisszenarien_Deutschlandticket.pdf.
- Korbitt, A., & Krämer, A. (2023). Veränderte Sicht auf die Kundenbeziehungen im ÖPNV: Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv). In A. Krämer, R. Kalka, & W. Merkle (Eds.), Stammkundenbindung versus Neukundengewinnung (S. 187–207). Springer Gabler.
- Krämer, A. (2024a). PSM-Plus: Eine neue Methode zur Messung von Zahlungsbereitschaften (Forschungsbericht des Value Research Institute [VARI] Nr. 7). <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.20744.43525>.
- Krämer, A. (2024b). Das Deutschlandticket in einer wohlfahrtsökonomischen Betrachtung. *Internationales Verkehrswesen*, 76(3), 38–43.
- Krämer, A. (2025a). Das Deutschlandticket und seine Wohlfahrtswirkung. *Der Nahverkehr*, 43(9), 6–10.
- Krämer, A. (2025b). Einfluss des Deutschlandtickets auf Nachfrage und Kundenbindung im SPFV. *Eisenbahntechnische Rundschau*, 74(9), 25–31.
- Krämer, A. (2025c). *New Mobility – Mit dem Deutschlandticket zur Verkehrswende?* (2. Aufl.). Springer.
- Krämer, A. (2025d). Stellungnahme zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. <https://www.bundestag.de/resource/blob/1112560/Stellungnahme-Kraemer.pdf>.
- Krämer, A., & Mietzsch, O. (2024). Zukunft Deutschlandticket: Wohlfahrtsökonomische Betrachtung, Verkehrswende und Finanzierungsmöglichkeiten. *Wirtschaftsdienst*, 104(9), 636–643.
- Krämer, A., Bongaerts, R., Reinhold, T., & Schmitz, W. (2021). ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet Frankfurt – Mobilität insgesamt und Nutzung von Bussen und Bahnen vor, während und nach der Krise. *Der Nahverkehr*, 39(1–2), 33–39.
- Krämer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2025). Deutschlandticket zum Preis von 29 Euro – Ticketbestand, Einnahmewirkung und Verkehrsverlagerung. Greenpeace e. V.
- Lewandowsky, S., Ecker, U. K., & Cook, J. (2017). Beyond misinformation: Understanding and coping with the “post-truth” era. *Journal of Applied Research in Memory and Cognition*, 6(4), 353–369.
- Pillau, F. (2025, 6. Februar). Staubilanz 2024 des ADAC: Deutschlandticket verhindert Schlimmeres. Heise Online. <https://www.heise.de/news/Staubilanz-2024-des-ADAC-Deutschlandticket-verhindert-Schlimmeres-10272129.html>.
- Schelewsky, M. (2025, 17. September). Über die verkehrliche Wirkung des Deutschlandtickets – Ergebnisse aus der DT-Evaluation und der MiD [Vortrag, TAFmobile-Webinar „Drei Länder, drei Abo-Modelle“].
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen & Deutsche Bahn. (2025). Evaluation zum Deutschlandticket: Bericht zur bundesweiten Marktforschung – Halbjahresbericht 2025.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. (2023, 24. Januar). Klimaschutz im Verkehr braucht ein erfolgreiches Deutschlandticket und eine Ausbauoffensive im ÖPNV [Pressemitteilung]. <https://www.vdv.de/230124-pm-bilanz-2022-und-d-ticket.pdf>.
- Wallimann, H., von Arx, W., & Sticher, S. (2024, 28. Februar). Flächendeckende Vergünstigungen im öffentlichen Verkehr sind nicht das richtige Mittel für die Verkehrswende. *Neue Zürcher Zeitung*. <https://www.nzz.ch/>.
- Wallstam, M., Kronenberg, K., & Pettersson, R. (2025). Assessing the social impacts of event portfolios through non-use value. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 1(1), 1–18.
- ZENAT. (2024, 7. Oktober). Auswirkungen des Deutschlandtickets auf touristische Destinationen und Möglichkeiten zu seiner Weiterentwicklung. Zentrum für Nachhaltigen Tourismus.

Der Autor

Prof. Dr. Andreas Krämer

Vorstandsvorsitzender der exeo Strategic Consulting AG in Bonn und Direktor des VARI e.V. (Value Research Institute), Iserlohn. eMail: andreas.kraemer@exeo-consulting.com