

Klima- und Wohlfahrtseffekte des Deutschlandtickets bei einem dauerhaften Preis von 49 Euro

Von Andreas Krämer, Gerd Wilger und Robert Bongaerts

- Abstract -

Das Deutschlandticket (DT) tritt 2026 in eine kritische Phase der Konsolidierung ein, nachdem der Bestand Ende 2025 bei rund 14,6 Millionen Stück stagnierte. Die Preiserhöhung auf 63 Euro verschärft das Risiko erheblicher Absatzrückgänge und gefährdet die bisherigen Erfolge bei der Verkehrsverlagerung sowie der CO₂-Minderung. Ein Paradigmenwechsel reformiert zudem die Finanzierung des Tickets: Ab 2026 dient das Verkaufsjahr 2025 als neuer Maßstab für Ausgleichszahlungen, wodurch das wirtschaftliche Risiko bei Unterschreitung dieses Niveaus direkt auf die Verkehrsunternehmen übergeht. Diese ökonomische Volatilität trifft auf einen Markt, der bereits 2025 deutliche Sättigungserscheinungen und ein Abklingen der ursprünglichen Nachfragedynamik zeigte. Vor diesem Hintergrund fordern Verbraucherschützer und Umweltverbände dringende Weiterentwicklungen wie Preisstabilität oder Zielgruppenangebote, um das Instrument Deutschlandticket dauerhaft zu sichern. Die vorliegende Untersuchung quantifiziert daher in verschiedenen Szenarien die Klima- und Wohlfahrtseffekte des DT bis 2030, um die Folgen der aktuellen DT-Preispolitik gegenüber einem DT mit einem dauerhaften Preis von 49 Euro zu bewerten. Ein unveränderter DT-Preis von 49 Euro (Szenario 1) würde bis 2030 kumuliert ca. 44,3 Mio. t CO₂ einsparen. Im Gegensatz dazu sinkt dieser Wert im Realszenario mit Preissteigerungen (Szenario 2) auf lediglich 26,0 Mio. t CO₂. Die Preisstabilität könnte somit die prognostizierte CO₂-Lücke im Verkehrssektor um zusätzlich 18,4 Mio. t reduzieren. Die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung offenbart eine massive „Wohlfahrtslücke“ durch die aktuelle Preispolitik. Während ein DT mit einem dauerhaften Preis von 49 Euro bis 2030 einen kumulierten Netto-Nutzen von 46 Mrd. Euro generieren würde, fällt dieser Wert durch die vorgenommenen und geplanten Preiserhöhungen auf knapp 21 Mrd. Euro zurück. Das Szenario 1 erreicht dabei im Jahr 2030 einen Marginal Value of Public Funds (MVPF) von über 3, was eine außergewöhnlich hohe Effizienz staatlicher Mittelverwendung belegt. Es zeigt sich, dass die derzeitige Preisgestaltung primär finanzielle Lücken der Verkehrsbranche deckt, statt den gesellschaftlichen Netto-Nutzen oder die Klimaziele zu maximieren. Damit erweist sich das Deutschlandticket bei stabiler Preisgestaltung als eine der wirkungsvollsten und effizientesten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung, um die massive Emissionslücke im Verkehrssektor zu reduzieren.

1. Deutschlandticket: Verlust an Dynamik durch Preisanpassungen

1.1. Einleitung

Das Deutschlandticket (DT) erreichte Ende 2025 einen Bestand von etwa 14,6 Mio. Stück. Ab 1.1.2026 greift eine Preiserhöhung von 58 auf 63 Euro. Mit dieser etwa 8%igen Preisanpassung geht das Risiko einher, dass es nicht nur zu signifikanten Bestandsrückgängen, sondern auch zu überproportional starken Einschränkungen in der Verkehrs- und Klimawirkung kommt. Das DT befindet sich 2026 im Übergang von einer Einführungsphase hin zu einem konsolidierten, aber ökonomisch volatilen Regelsystem. Für die Verkehrsunternehmen (VU) hat sich die Notwendigkeit, Absatzpotenziale aktiv zu erschließen, fundamental verschärft. Dies begründet sich primär durch die Kopplung eines administrierten Preises – seit dem 1. Januar 2026 auf 63 Euro festgesetzt – mit einem grundlegend reformierten Finanzierungsmechanismus (Verkehrskonferenz, 2025). Basierte der Ausgleich der Mindereinnahmen bisher auf den sogenannten Muster-Richtlinien, die das Einnahme-Delta zum Basisjahr 2019 referenzierten, tritt mit dem Jahr 2026 ein neues System in Kraft: Das Verkaufsjahr 2025 wird als neuer Maßstab für den Soll-Ist-Abgleich herangezogen und für die Folgejahre festgeschrieben (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, 2025). In diesem Kontext wird auch von einem „Paradigmenwechsel“ gesprochen (Schäfer, 2025).

Die Folge: Einerseits verbleiben die daraus resultierenden Zusatzerlöse direkt bei den Unternehmen, falls es zu Absatzsteigerungen beim DT über das Niveau von 2025 hinauskommt (dies wird nun nicht mehr in die Berechnung von Ausgleichsbeträgen einbezogen). Andererseits verschärft dieser Mechanismus auch das Risiko bei Absatzrückgängen. Sinken die Verkaufszahlen unter das Niveau von 2025, reduziert sich die Gesamteinnahmenseite (Ist-Erlöse plus Pauschalausgleich) unmittelbar, was angesichts inflationsbedingt steigender Betriebskosten den Konsolidierungsdruck erhöht. Diese ökonomische Realität trifft auf einen DT-Markt, in dem Anzeichen einer Sättigung sichtbar werden. Bevor dieser neue Finanzierungsmechanismus ab 2026 in Kraft tritt, zeigen sich bereits 2025 Sättigungserscheinungen. Dies wird sowohl in der Nachfrageentwicklung im Nahverkehr als auch in der Bestandsentwicklung des DT deutlich. Die ursprüngliche Nachfragedynamik, die durch das 9-Euro-Ticket (2022) und die DT-Einführung (2023/24) initiiert wurde, zeigt sich in der zweiten Jahreshälfte 2025 weitgehend abgeklungen. Quartals-Daten von Destatis zum Fahrtenvolumen im Liniennahverkehr zeigen seit Start des DT (1.5.2023) ein deutliches Wachstum (etwa 8 %) im Vergleich zu den Quartalen ohne DT (Destatis, 2026). Allerdings wird das Fahrten-Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019 nicht erreicht. Die Bestandsentwicklung beim DT zeigt sich in 2025 relativ stabil (was aber auch

bedeutet, dass der bis Ende 2024 erkennbare „Hochlauf“ durch die Preisanpassung auf 58 Euro zum 1.1.2025 gestoppt wurde).

Seit Markteinführung bestehen Forderungen, das DT umzugestalten. Neu ist, dass die veränderten Rahmenbedingungen eine Weiterentwicklung des DT dringend gebieten. Der Verbraucherzentrale Bundesverband forderte zum Beispiel eine kostenlose Mitnahme von Kindern bis 14 Jahre, ein übertragbares Familienticket, ein Deutschlandticket Sozial, die Einführung eines DT als Monatsticket und die Erleichterung der monatlichen Kündigung (VZBV, ohne Jahr). Im Sep. 2025 forderte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, das Deutschlandticket dauerhaft zu sichern und es zum ursprünglichen Preis von 49 Euro pro Monat als Jahresabo inklusive einer kostenlosen Kindermitnahme und Zielgruppenangebote für Auszubildende und Sozialhilfeberechtigte anzubieten (Deutscher Bundestag, 2025). Im Vorfeld der Verkehrsministerkonferenz am 29. und 30. Oktober 2025 forderte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern auf, mit dem Deutschlandticket das wohl beliebteste Klimaschutzinstrument bis mindestens 2030 zu sichern und den Preis stabil unter 50 Euro zu halten (Deutsche Umwelthilfe, 2025a).

1.2. Zielsetzungen

Vor diesem Hintergrund soll untersucht werden, welche Effekte sich durch das DT ergeben hätten (Klima- und Wohlfahrtswirkungen), falls keine Preisanpassungen in 2025 / 2026 und darüber hinaus erfolgt wären (das DT also dauerhaft preisstabil angeboten würde). Quantifiziert wird daher:

- Die Entwicklung der Abonnentenzahlen des DT als monatliche Zeitreihendaten seit Einführung 2023 bis zum Jahr 2030. Szenario 1 betrachtet das Ticket für 49 Euro (preisstabil) und Szenario 2 die reale Preisentwicklung bisher und prognostiziert unter Annahme der aktuellen gesetzlichen Regelungen. Dies stellt die Basis für die Abschätzung sowohl des CO₂-Minderungspotenzials als auch der volkswirtschaftlichen Nettowirkungen dar.
- Das CO₂-Minderungspotenzial des Deutschlandtickets als Zeitreihendaten für 2023 bis 2030 im Szenario 1 und Szenario 2.
- Die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung für das Deutschlandticket als Zeitreihendaten für 2023 bis 2030 im Szenario 1 und Szenario 2.

Zu berücksichtigen ist, dass nicht alle Besitzer des DT den regulären Preis von 63 Euro (ab 1.1.2026) zahlen. So bestehen für die Zielgruppen Jobticket-Inhaber und Studierende bundeseinheitliche Regelungen. Werden im Szenario 2 für die Jahre 2027 bis 2030 höhere Preise für

das reguläre DT angesetzt, bleiben die Preisabstände zwischen regulären DT und DT Jobticket bzw. DT Studierende unverändert (Tabelle 1).

Tabelle 1: Preispunkte (brutto) für die Analyse des Deutschlandtickets (DT)

Zielgruppe	DT bis 31.12.2024	DT ab 1.1.2025	DT ab 1.1.2026
Reguläres DT	49,00 €	58,00 €	63,00 €
DT Jobticket*	34,30 €	40,60 €	44,10 €
DT Studierende**	29,60 €	34,80 €	37,80 €
DT Sozialticket / DT Schülerticket ***	---	---	---
* Mindestens 30 % Preis-Reduzierung zum regulären Angebot. ** 40 % Preis-Reduzierung zum regulären Angebot. *** 2023 bis 2026 keine bundesweit einheitliche Regelung für das DT.			

2. Daten und Methodik

2.1. Vernetzung unterschiedlicher Datenquellen

Um ein valides Bild zur Wirkung des DT zeichnen zu können, ist es einerseits erforderlich, verfügbare Sekundärdaten zur Kalibrierung der Ergebnisse zu verwenden (Daten aus öffentlich zugänglichen Statistiken, Forschungsberichten und sonstigen Quellen). Zweitens werden die folgenden von exeo durchgeführten Studien herangezogen: „OpinionTRAIN“ Sep. 2023 (Krämer et al., 2023), „DT Lab“ Okt. 2023 (exeo, 2023)¹ und „PSM-Plus Deutschlandticket“, die im Auftrag des Koordinierungsrats Deutschlandticket im Aug. 2024 durchgeführt wurde (Koordinierungsrat Deutschlandticket, 2024) sowie „DT Lab“ Apr. 2025. Ergänzend einbezogen werden drittens Erfahrungen aus fast 30 Einzeluntersuchungen und -bewertungen zum 9-Euro-Ticket und zum DT sowie diversen Projekten.

2.2. Szenario-Analyse

Die Erstellung des Gutachtens basiert auf folgenden Abschätzungen:

- Szenario 1: Bestimmung eines Basis-Szenarios (DT zum Preis von 49 Euro; 2023-2030). In diesem Szenario wird angenommen, der DT-Preis würde über den gesamten

¹ Zusätzlich zur Studie OpinionTRAIN wurden im Okt. 2023 im Rahmen einer experimentellen Studie (Methodentest) spezielle Aspekte wie Fragedesigns zur Fahrtenverlagerung bzw. die Messung der Zahlungsbereitschaften für das Deutschlandticket überprüft. Im Rahmen dieser experimentellen Versuchsanordnung („DT Lab“) konnte u.a. nachgewiesen werden, dass im Untersuchungsansatz der VDV-Evaluierungsstudie (Befragung) der Anteil an induziertem Verkehr systematisch überschätzt und gleichzeitig die Fahrtenverlagerung vom Pkw beim DT unterschätzt wird. Zusätzlich konnte die Robustheit der von exeo entwickelten Methode „PSM-Plus“ zur Bestimmung der Zahlungsbereitschaften beim DT geprüft und bestätigt werden.

Analysezeitraum stabil bei 49 Euro liegen. Für dieses Szenario wird nachfolgend eine sogenannte No-Change-Prognose durchgeführt (vgl. Kap. 3.1). Dabei werden die Entwicklungen bis Dez. 2024, also dem Zeitraum mit einem DT-Marktpreis von 49 Euro, in die Zukunft projiziert.

- Szenario 2: Bestimmung des Vergleichs-Szenarios (DT zum aktuellen Preis incl. regelmäßiger Preisanpassungen; 2023-2030). Dieses Szenario ist bis Ende 2024 identisch zum Szenario 1. Danach greifen Preismaßnahmen (58 Euro ab 1.1.2025; 63 Euro ab 1.1.2026). Unklar ist, welche Bestandseffekte sich mittelfristig als Folge der Preiserhöhungen ergeben. Nach Anhebung des Preises auf 58 Euro erkannten viele Marktbeobachter zunächst keine dämpfenden Bestandseffekte. Mit dem Preis von 63 Euro wird preislich ein Niveau erreicht, das fast 30 % über dem Einstiegspreis von 49 Euro liegt. Weitere Preiserhöhungen sind schon deswegen erwartbar, weil die von Bund und Ländern bereitgestellten 3 Mrd. Euro Förderbeitrag nominal fixiert sind und nicht dynamisiert werden. Diese fehlende Inflationsanpassung führt alleine dazu, dass bis 2030 Preise von mindestens 73-74 Euro für das DT zu erwarten sind (Deutsche Umwelthilfe, 2025b). Im Szenario 2 wird deshalb basierend auf Kostensteigerungen vor allem im Personal- und Energiebereich von den in Tabelle 2 angegebenen DT-Preisen ausgegangen. Ausgehend von den DT-Bestandsdaten bis Ende 2025 ist eine Prognose für die Jahre 2026-2030 erforderlich (vgl. Kap.3.2).

Tabelle 2: Preispunkte (brutto) für die Analyse des Deutschlandtickets (DT)

Zielgruppe	1.1.2026	1.1.2027	1.1.2028	1.1.2029	1.1.2030
Szenario 1	49,00 €	49,00 €	49,00 €	49,00 €	49,00 €
Szenario 2*	63,00 €	65,33 €	67,75 €	70,25 €	72,85 €
* Angenommene (jährliche) Preissteigerung beim DT über den Preissteigerungsindex: 3,7 %.					

2.3. Messung der Verlagerungswirkung von anderen Verkehrsmitteln

Da Befragungen aufgrund ihres hypothetischen Charakters nur eingeschränkt in der Lage sind, die Nachfragewirkungen von Angeboten wie dem 9-Euro-Ticket oder dem DT valide zu messen (Ortega und Link, 2025), wurde von exeo ein spezieller Untersuchungsansatz gewählt und entwickelt, bei dem die Befragungsdaten nicht nur innerhalb der Studie inhaltlich geprüft und validiert sondern zusätzlich anhand von Sekundärdaten (z.B. Pkw-Verkehr in Hamburg, oder bundesweit Mobilfunkdaten von Teralytics, Fahrgastzahlen im ÖPNV und SPNV) kalibriert

werden (Krämer und Brocchi, 2024; Krämer und Korbitt, 2023).² Zum Untersuchungsansatz und zu dessen Validierung liegen mehrere Methoden-Studien vor (exeo, 2023; Krämer, 2025a). Das Vorgehen ist in Anhang A skizziert.

Bewertungen zum DT sind zum Teil ambivalent und kontrovers, insbesondere hinsichtlich seiner Effizienz (Krämer, 2025b). Einige Verkehrsforscher bemängeln, das DT erhöhe die Komplexität der Tariflandschaft im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), komme primär Gutverdienenden und dem städtischen Raum zugute, verursache Fehlanreize und Fehlsteuerungen und führe nicht zu einer signifikanten Verkehrsverlagerung (Böttger, 2024). Im Extremfall wird eine dämpfende Wirkung des DT auf den motorisierten Individualverkehr vollständig negiert (Sterzenbach, 2025). Häufig wird in diesem Zusammenhang auf die bundesweite Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) verwiesen, die den Anteil der vom Pkw auf den ÖPNV verlagerten Fahrten mit dem DT auf rund 5 % beziffert (Erhebungszeitraum: Mai bis Juli 2023). Diese Ergebnisse werden unter anderem auch vom Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages zitiert (Deutscher Bundestag, 2023). Selbst dieser Wert von 5 % wurde von Mobilitätsexperten bereits vor dem DT-Marktstart als maximal erwartbare Größenordnung eingeschätzt (dpa, 2023). Kritisch wird das Szenario insbesondere dann bewertet, wenn das DT in den Kontext eines hohen Anteils induzierten Verkehrs und des Risikos von Überlastungen bestehender Kapazitäten gestellt wird (Wallimann et al., 2024).

In der Tat stellt die Frage, in welchem Ausmaß es durch das DT zu einer Nachfrageverlagerung von anderen Verkehrsmitteln oder zu gänzlich neu entstehendem (induziertem) Verkehr kommt, eine erhebliche methodische Herausforderung dar (Krämer, 2025a). Grundsätzlich ist festzustellen, dass viele der bislang vorliegenden Bewertungen isoliert auf einzelnen Methoden basieren. Im Folgenden wird daher argumentiert, dass ein valides und konsistentes Bild der Verkehrswirkungen des DT nur dann entsteht, wenn mehrere analytische Perspektiven miteinander verzahnt werden. Abb. 1 stellt hierzu aus einer breiten Palette von Instrumentarien exemplarisch vier Ansätze dar.

Einige Studien untersuchen die Nachfragewirkungen, indem sie bekundete Verhaltensänderungen aus den Angaben der Studienteilnehmenden ableiten (Abb. 1, Fall A). So wird in Befragungen erfasst, ob Personen ihr Mobilitätsverhalten – etwa hinsichtlich der Nutzung von Pkw versus ÖPNV – seit der Einführung des DT geändert haben (Lutz und Rollin, 2025; Motzer et

² Krämer und Brocchi (2024) zeigen beispielsweise, dass die für den Hamburger Verkehrsverbund ausgewiesenen Mehrverkehrsquoten beim DT konsistent zu den beobachteten Steigerungen im ÖPNV sind.

al., 2024). Andere Befragungen analysieren die Nutzung des DT auf Fahrtenebene und erfassen randomisiert die Verkehrsmittelwahl bei typischen Wegen. Der Vorteil dieses Ansatzes liegt darin, dass sich die Ergebnisse auf aggregierte Fahrtenzahlen hochrechnen lassen. Dieses Verfahren wird unter anderem in der Evaluierungsstudie von VDV und Deutscher Bahn (VDV und Deutsche Bahn, 2025a und 2025b) sowie im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) angewendet (Infas, 2025) ebenso wie in weiteren Studien, etwa der exo Strategic Consulting AG (Krämer, 2025a).

Eine direkte Betrachtung der Fahrteneffekte ermöglichen Beobachtungsdaten, etwa von Tera-lytics, bei denen Bewegungsdaten von Mobilfunknutzern bestimmten Verkehrsmitteln wie Straßen- oder Schienenverkehr zugeordnet werden (Abb. 1, Fall B). In einem weiteren Schritt lassen sich Befragungs- und Beobachtungsdaten miteinander kombinieren und auf Konsistenz prüfen (Koch et al. 2025).

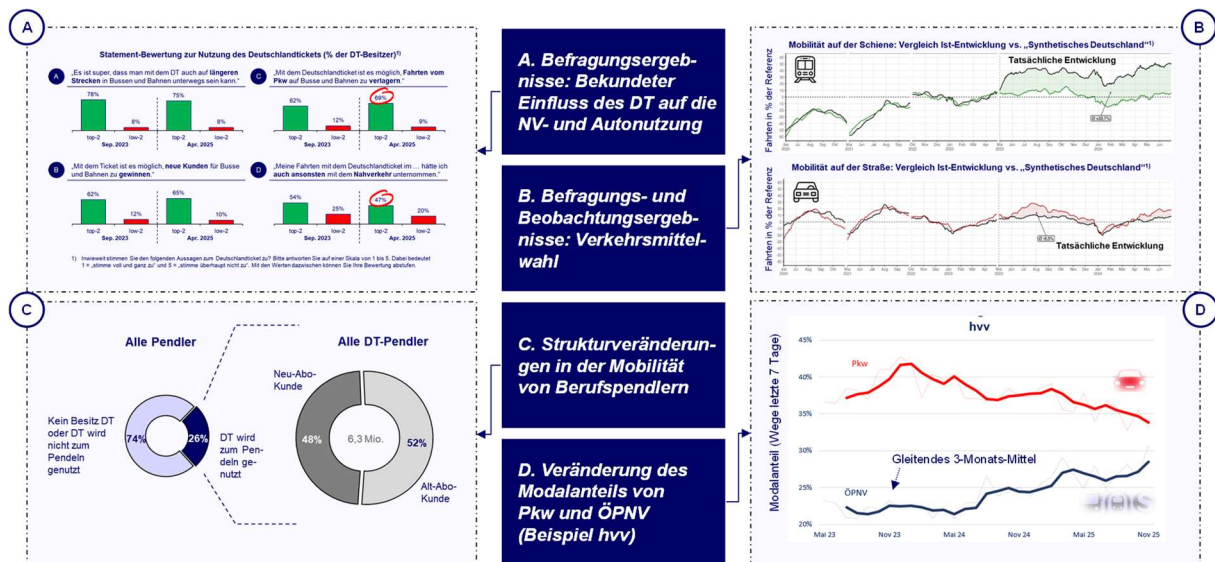


Abb. 1: Abschätzung der verkehrlichen Effekte des Deutschlandtickets (Methodenauswahl)

Eine zusätzliche Perspektive ergibt sich aus der Analyse struktureller Veränderungen im Mobilitätsmarkt. So lässt sich aus einer Studie von Greenpeace ableiten, dass Ende 2024 rund ein Viertel der Berufspendlerinnen und -pendler im Besitz eines DT war und dieses für den Weg zur Arbeit nutzte (Krämer et al., 2025a). Bemerkenswert ist, dass es sich bei nahezu der Hälfte dieser Pendler um Personen handelt, die vor Einführung des DT im Mai 2023 kein Abonnement im Nahverkehr besaßen (Abb. 1, Fall C). Dabei handelt es sich nicht zwingend um Neukundinnen und Neukunden des ÖPNV, sondern häufig um frühere Gelegenheitsnutzer, die das DT nun regelmäßig zum Pendeln einsetzen. Auch aus dieser Perspektive werden deutliche

Veränderungen der Mobilitätsroutinen sichtbar. Diese Befunde wurden in weiteren bundesweiten sowie regionalen Studien bestätigt (Krämer und Brocchi, 2024).

Wenn die zuvor dargestellten Instrumentarien eine Zunahme der ÖPNV-Nachfrage zulasten des Autoverkehrs nahelegen, sollte sich ein entsprechender kausaler Zusammenhang auch in der Entwicklung der Modalanteile von Pkw und ÖPNV im Rahmen von Zeitreihenanalysen widerspiegeln. Auf Basis von Daten des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) lässt sich eine solche gegenläufige Entwicklung unter Berücksichtigung des Einflusses des DT empirisch nachweisen (Abb. 1, Fall D; Krämer et al., 2025b).

In der Gesamtbetrachtung weisen alle herangezogenen Instrumentarien auf einen positiven Einfluss des DT auf die Verkehrswende hin. Mobilitätssteigerungen treten auf der Gesamtebene nur in begrenztem Umfang auf, da der Anteil induzierten Verkehrs vergleichsweise gering ist. Die beobachteten Nachfragesteigerungen im ÖPNV gehen überwiegend zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

2.4. Verständnis für die Treiber der Verlagerungswirkung

Die Fokussierung auf verlagerte Fahrten ist für eine erfolgreiche Verkehrswende entscheidend, da nur diese Fahrten, die zuvor mit dem MIV zurückgelegt wurden, zur Reduktion von CO₂-Emissionen und zur Entlastung des Straßennetzes führen. Induzierte Fahrten, also gänzlich neu entstandene Mobilität, erhöht lediglich die ÖPNV-Auslastung, trägt aber nicht zur direkten MIV-Reduktion bei. Daher muss die Netto-Wirkung des DT auf die MIV-Verlagerung genau quantifiziert werden, um seine Wirksamkeit als klimapolitisches Instrument beurteilen zu können. Abb. 2 illustriert die Wirkungen des DT im Hamburger Verkehrsverbund (hvv). Die von Krämer et al. (2025b) veröffentlichten Ergebnisse basieren auf mehr als 30.000 Interviews im Zeitraum Mai 2023 bis Sep. 2025.

Festzustellen ist erstens, dass seit Start des Tickets der Effekt der Substitution von Pkw-Fahrten durchweg deutlich stärker ist als der induzierte Verkehr (Teil 1). Zusätzlich besteht ein starker positiver Trend bei der Pkw-Fahrtenverlagerung. In 2025 stellen 16 % der DT-Fahrten substituierte Pkw-Fahrten dar (8 % in 2023). Um die Ursachen besser erfassen zu können, erfolgt jeweils für einzelne Jahre eine Querschnittsanalyse, bei der speziell der Anteil der vom Pkw verlagerten Fahrten in Abhängigkeit vom Alter, vom Wohnort und von der Abo-Historie ausgewiesen ist (Abb. 2, Teil 2). Besonders intensiv ist die Verlagerung des Autoverkehrs bei Neu-Abo-Kunden und bei DT-Besitzern aus dem hvv-Umland. Bestehende Unterschiede in punkto Altersklassen erscheinen weniger prägnant und weniger robust. Dass sich der Anteil der vom

Pkw verlagerten DT-Fahrten verdoppelt hat, ist primär durch den Anteilsgewinn der Neu-Abo-Kunden bestimmt. Es handelt sich um Personen, die den ÖPNV vor dem DT eher gelegentlich (weniger als monatlich oder sporadisch) nutzten und mit dem DT nun auf mehrere Fahrten pro Woche kommen (Krämer und Korbitt, 2025).

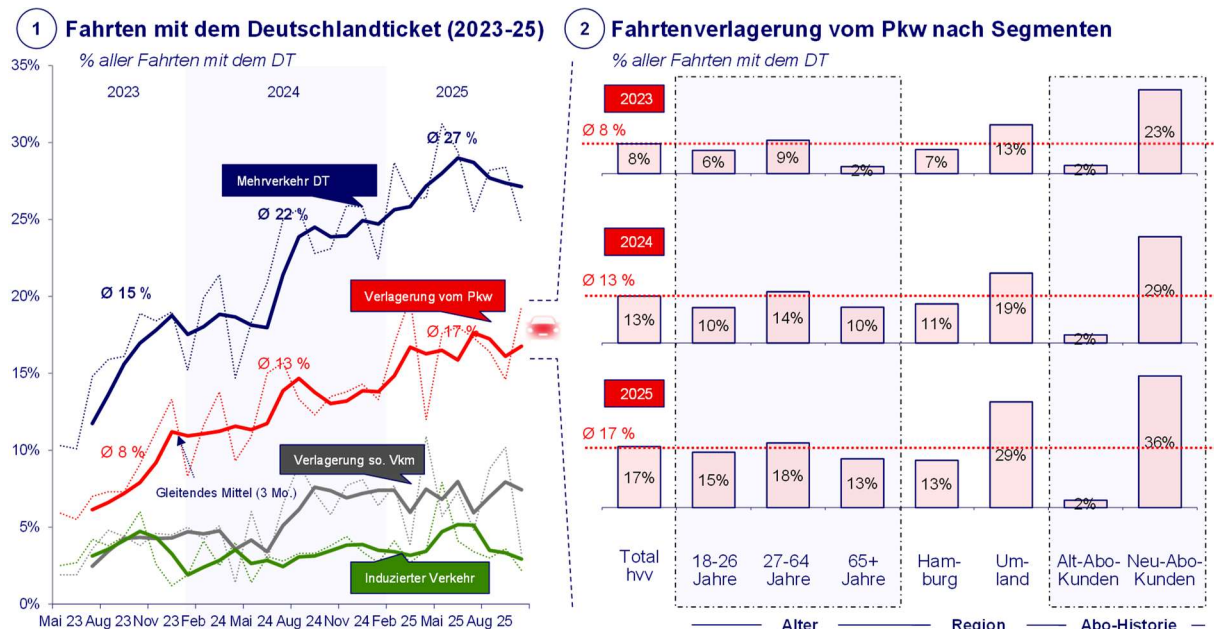


Abb. 2: Nachfragewirkungen des Deutschlandtickets und Treiber der Nachfrageverlagerung vom Pkw am Beispiel Hamburger Verkehrsverbund (hvv)

2.5. Wohlfahrtswirkungen des Deutschlandtickets: Kosten-Nutzen-Analyse

Bei der volkswirtschaftlichen Bewertung des DT werden im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse die Nutzelemente des Tickets detailliert abgeschätzt und diesen die Kosten der Maßnahme entgegengehalten. Im Saldo zeigt sich ein Wohlfahrtsgewinn, wenn die saldierten Beträge einen positiven Netto-Betrag ergeben. Der Grundaufbau der Kalkulation ist in Abb. 3 beispielhaft für die ersten 12 Monate im Markt dargestellt (zur detaillierten Berechnungslogik vgl. Krämer, 2025a):³

³ Die Kalkulation konzentriert sich auf die wesentlichen Kosten- und Nutzentreiber. Bestimmte Nutzelemente wie Imagegewinn für die Nahverkehrsbranche oder eine verbesserte soziale Teilhabe werden nicht quantifiziert. Des Weiteren wird vereinfacht angenommen, dass der Nutzen von reduzierten Stauzeitverlusten in etwa dem Verlust am Steuereinnahmen (Energiesteuer, CO₂-Preis und MwSt. auf Kraftstoff) bei substituierten Pkw-Fahrten entspricht.

- Eine wichtige Nutzenkomponente stellt die kumulierte Konsumentenrente dar, die den Unterschied zwischen der maximalen Zahlungsbereitschaft der DT-Nutzer und dem effektiv bezahlten Preis umfasst (de Rus, 2021). Um die maximale Preisbereitschaft der Verbraucher zu messen, kommt das von exeo entwickelte Instrument „PSM-Plus“ zum Einsatz (Krämer, 2024). Die individuellen maximalen Preisbereitschaften werden dabei nicht direkt erfragt, sondern mittels der Preispunkte „teuer, aber akzeptabel“ und „zu teuer, so dass ich das Ticket nicht mehr kaufen würde“ approximiert. Die kumulierte Konsumentenrente beläuft sich auf ca. 2,4 Mrd. Euro p.a.
- Für die Substitution von Pkw-Fahrten durch das DT werden 10,9 Cent je Pkm im Autoverkehr angesetzt (Krämer, 2025a). Zur Einordnung: Gössling et al. (2019) schätzen für die EU, „that each kilometer driven by car incurs an external cost of €0.11, while cycling and walking represent benefits of €0.18 and €0.37 per kilometer“. Bei einer aktuellen Abschätzung der externen Kosten der Pkw-Nutzung für die Stadt München weisen Schröder et al. (2023) einen Wert von fast 16 Ct je Pkm aus. Etwa 11 Cent ergeben sich in einer eigenen Abschätzung der inkrementellen externen Kosten der Autonutzung. Ähnliche Kosten errechnen sich, wenn die externen Kosten für Umweltbelastung auf die konkrete Reisekonstellation des DT bezogen werden (1,15 DT je Pkm; Umweltbundesamt, 2024).⁴ Unter Einbeziehung dieser Vergleichswerte dürfte der nachfolgend genutzte Kostensatz sehr konservativ sein.⁵ Unter der Annahme, dass die Verlagerung hin zum Nahverkehr keine inkrementellen Kosten mit sich bringt, ergeben sich jährliche Kosteneinsparungen in Höhe von etwa 1,59 Mrd. EUR.
- Vom DT gehen zudem positive Einnahmewirkungen auf Handel und Gastronomie aus, die zu einer Wertschöpfung in einer Größenordnung von mehr als 300 Mio. Euro jährlich führen. 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 automobilen Wertschöpfungskette ist im Konsumbereich tendenziell kapitalintensiv

⁴ Ein Kostensatz von knapp 11 Cent pro Pkm ergibt sich auch, wenn aus der aktuellen Studie von Schröder et al. (2023) nur die variablen Kosten ohne Staukosten zugrunde gelegt werden. Insgesamt wird mit dieser Kostenannahme eine sehr konservative Nutzenschätzung für das DT vorgenommen. In einer Abschätzung von Greenpeace werden Kostensätze berechnet, die mehr als doppelt so hoch liegen (Gehrs und Reiserer 2025), allerdings als Vollkosten und nicht inkrementelle Kosten zu verstehen sind.

⁵ In diesem Kontext ist auch zu berücksichtigen, dass laut Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT 2024) in Europa die Differenz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbräuchen von Neuwagen und den offiziell angegebenen Werten zwischen 2018 und 2022 von 8 auf 14 % gewachsen ist. Dies deutet grundsätzlich darauf hin, dass ggfls. die betrachteten Kosten unterschätzt werden.

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 (Krämer, 2025d).

Diesen Nutzelementen sind Kosten gegenüberzustellen:

- Die größte Kostenposition machen die entgangenen Einnahmen für den Nahverkehrssektor aus. Unter reinen Einnahmengesichtspunkten wird ein Zuschuss erforderlich, sofern die Preissenkungen für die bisherigen Abo-Kunden nicht durch die zusätzlichen Einnahmen bisheriger Selten- und Gelegenheitskunden (die jetzt mit dem Deutschlandticket im ersten Jahr nach der Markteinführung 49 Euro monatlich zahlen) kompensiert werden. Eine Abschätzung der inkrementellen Einnahmenveränderungen durch das Deutschlandticket für die Unternehmen des Nahverkehrs kann erfolgen, wenn auf Kundenebene verglichen wird, inwieweit die früheren Ausgaben den gezahlten Preis des Deutschlandtickets überschreiten oder unterschreiten. Insbesondere im Segment der Alt-Abo-Kunden ist ein signifikanter „Downsell“ zu erwarten. Wenn es sich bei den Neu-Abo-Kunden um Personen handelt, die den Nahverkehr bisher wenig genutzt haben, ergibt sich hingegen ein positiver Einnahmeneffekt („Upsell“). Die Studienergebnisse von OpinionTRAIN weisen für Alt-Abo-Kunden im Mittel 67 Euro und für Abo-Neukunden im Mittel 59 Euro pro Monat aus. Bei einem durchschnittlichen Bestand von 11 Mio. DT (2023/2024) beläuft sich die Einnahmenminderung der NV-Branche in diesem Fall auf etwa 2,3 Mrd. Euro jährlich (dabei wird ein mittlerer Ausgabenbetrag von 44,50 Euro je Deutschlandticket und Monat zugrunde gelegt).⁶
- Es wird abgeschätzt, dass der DB Fernverkehr etwa 0,8 Mio. Fahrten monatlich durch das DT an den Schienenpersonennahverkehr verliert.⁷ Dies entspricht Einnahmen von mehr als 150 Mio. Euro jährlich. Allerdings sind auch positive Effekte gegenzurechnen (Einsparungen bei den Ausgaben für das City-Ticket oder Einnahmen aus der Öffnung bestimmter FV-Züge für Kunden mit DT), so dass als Mindereinnahmen im Saldo eher ca. 70-80 Mio. Euro jährlich für den Bahnfernverkehr anzusetzen sind.
- Flix (früher FlixMobility) bietet einerseits Reisen im Bahnfernverkehr an, andererseits Reisen mit dem Fernbus und ist daher direkt zweifach durch Substitutionsrisiken

⁶ Der Wert liegt unterhalb von 49 EUR, weil ein signifikanter Anteil der Deutschlandtickets, z.B. als Jobticket, vergünstigt angeboten wird.

⁷ Spätere Abschätzungen bei einem deutlich höheren DT-Bestand beziffern den Verlust an Fahrten für den Bahnfernverkehr in einer Bandbreite von 10-13 Mio. Fahrten p.a. (Krämer, 2025c).

betroffen. Betrag das Fahrtenvolumen von Fernlinienbussen in 2019 noch 21,2 Mio. Fahrten, waren es in 2021 nur 2,9 Mio. und in 2022 ca. 7,5 Mio. (also nur ein Drittel des Wertes vor der Coronakrise). Aufgrund der insgesamt geringeren Verkehrsleistung wird eine Einnahmensubstitution in Höhe von etwa 40-50 Mio. Euro angenommen.

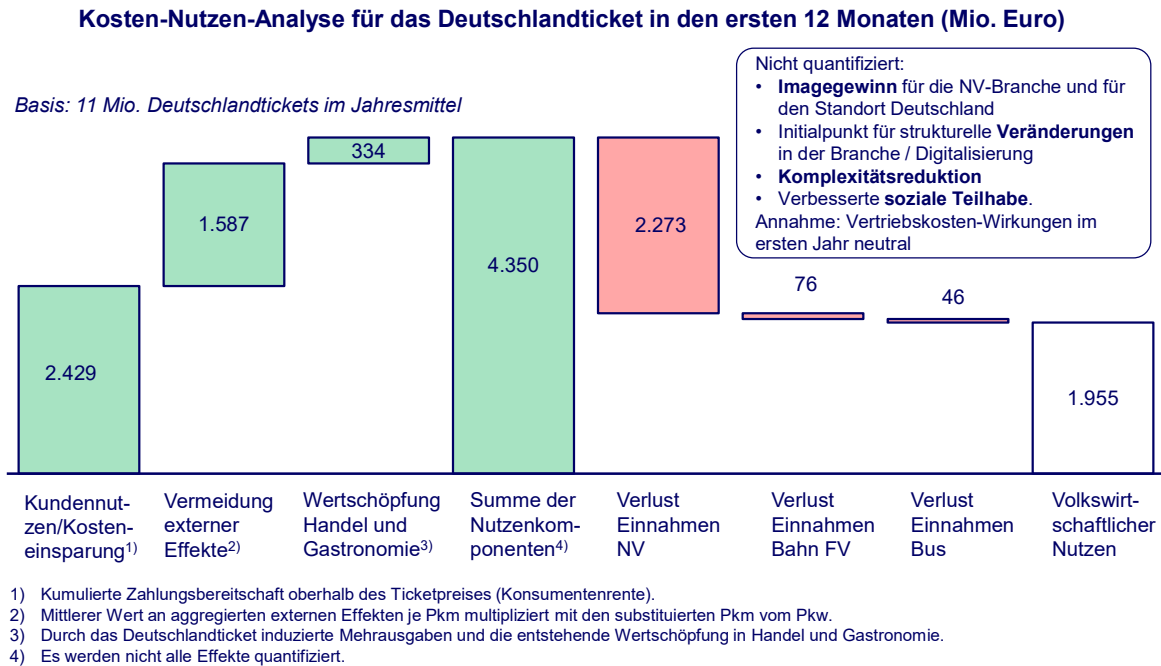


Abb. 3: Wohlfahrtswirkung des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten (2023/24)

In einer abschließenden Betrachtung werden die Kosten- und Nutzenaspekte, soweit sie monetarisierbar sind, gegenübergestellt. Wie in Abb. 3 illustriert ist, beläuft sich die Summe der Nutzenelemente durch das DT auf etwa 4,4 Mrd. Euro jährlich. Die größte Einzelkomponente ist die erhöhte Konsumentenrente in Höhe von etwa 2,4 Mrd. EUR, gefolgt von der Einsparung externer Effekte durch einen verminderten Autoverkehr und positiven Einnahmeneffekten für Handel und Gastronomie. Diesem Nutzen werden die Kosten entgegengestellt. Diese betreffen in erster Linie entgangene Einnahmen der Verkehrsunternehmen im Nahverkehr. Sie belaufen sich in der dargestellten Logik auf etwa 2,4 Mrd. EUR. Zusätzliche Einnahmenverluste entstehen im Schienenpersonenverkehr, wenn Fahrgäste vom DB Fernverkehr oder FlixTrain auf Nahverkehrszüge umsteigen oder im Busverkehr, wenn Kunden von FlixBus statt des Fernbusses den Bahnregionalverkehr nutzen.

Die zugegebenermaßen sehr vereinfachte Analyse geht davon aus, 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 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 Deutschlandticket 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-Krisenjahr 2019.

3. Bestandsprognose für das Deutschlandticket

3.1. No-Change-Prognose bei einem stabilen 49 Euro-Preis für das Deutschlandticket

Im Nachhinein erscheint es problematisch, wenn Marktexperten von einer Marktsättigung beim DT sprechen, während sich gleichzeitig das Portfolio des DT weiterhin dynamisch entwickelte. Sechs Monate nach Einführung des DT im Mai 2023 zeigte die öffentliche Kommunikation ein widersprüchliches Bild: Branchenvertreter betonten die starke Nachfrage und verwiesen auf Kundenzahlen auf Vor-Corona-Niveau sowie eine ungewöhnlich hohe Kundenbindung. Gleichzeitig wurde auf stabile DT-Abonnentenzahlen von rund zehn Millionen verwiesen – mit dem impliziten Hinweis auf eine mögliche Sättigung. Kritische Stimmen bemängelten, dass die erwarteten 13 Mio. DT-Abonnements nicht erreicht worden seien, und interpretierten dies als begrenzten Erfolg (N.N., 2023). Dabei blieb jedoch eine Analyse langfristiger Trends und potenzieller Nutzerbindung aus.⁸ Empirische Befunde nach der Preiserhöhung im Januar 2025 – von 49 auf 58 Euro pro Monat – zeigen einen kurzfristigen Rückgang der Abonnements von rund 14,5 Mio. im Dezember 2024 auf etwa 13,4 Mio. im Januar 2025. Dies entspricht einer Nachfragereduktion von rund 7,6 % und einer geschätzten Preiselastizität von etwa -0,41 (Simon, 2025). Eine solche Betrachtung blendet jedoch sowohl saisonale Effekte als auch mittelfristige Veränderungen der Kundenbeziehung aus. Die relativ unelastische Nachfrage deutet darauf hin, dass die zusätzlichen Einnahmen die moderaten Fahrgastverluste überwiegen. Auch

⁸ Eine Fokussierung allein auf aktuelle Abonnentenzahlen verkennt zudem die zugrunde liegende Marktdynamik. Erstens liegt die kumulierte Zahl der Personen, die das DT seit Einführung genutzt haben, deutlich über dem aktuellen Bestand, da viele das Ticket nur zeitweise verwenden. Zweitens existieren latente Nachfragepotenziale, etwa bei Pendlern, die aufgrund vertraglicher Bindungen oder struktureller Hürden noch nicht gewechselt sind. Drittens hemmt die fehlende langfristige politische und finanzielle Planungssicherheit die Nachfrage: Unsicherheit über Preis- und Finanzierungsentwicklung schreckt sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen ab, das DT dauerhaft als Alternative zum Auto zu etablieren. Dadurch bleibt das Potenzial zur Senkung von Pendelkosten und zur Förderung nachhaltiger Mobilität teilweise ungenutzt.

Marktforscher sehen dies bestätigt und leiten aus den Marktdaten eine Elastizität von etwa -0,5 ab, die sie als „Punktlandung bei der Bestimmung der optimalen Preisanpassung“ bezeichnen (Sander et al., 2025). Diese statische Sichtweise wird den tatsächlichen Wechselwirkungen zwischen Preis- und Bestandsentwicklung jedoch nur unzureichend gerecht. So vernachlässigt ein reiner Monatsvergleich zum Jahreswechsel die zuvor ausgeprägte Wachstumsdynamik des DT. Die Zahl der Abonnements stieg laut Marktforschung des VDV von etwa 9 Mio. im Mai 2023 auf 14,5 Mio. im Dezember 2024 (Abeling-Zuber et al., 2025) und verweist auf einen klar dynamischen Wachstumsprozess. Ende 2024 war das Absatzpotenzial des DT bei Weitem nicht ausgeschöpft.

Die No-Change-Prognose skizziert eine Welt, in der der Preis des DT nicht angehoben wird (vgl. zum Vorgehen auch Krämer, 2025a). Da bis Ende 2024 ein kontinuierliches Bestandswachstum stattgefunden hat, wäre bei einem konstanten Preis von 49 Euro ein weiteres Wachstum erwartbar. Dabei wird die Wachstumsdynamik bis Ende 2024 berücksichtigt und als Trend fortgeschrieben.

Diese Perspektive wird auch bestätigt, wenn die Entwicklungen des KlimaTickets in Österreich analysiert werden: Das bundesweit gültige KlimaTicket wurde Ende Oktober 2021 in Österreich eingeführt und verzeichnete bereits bis Jahresende rund 134.000 Verkäufe. Bis Ende 2022 stieg der Bestand auf über 200.000 Tickets, Mitte 2023 lag er bei etwa 250.000 (Bundeskanzleramt Österreich, 2024). Damit zeigt sich in den ersten eineinhalb Jahren nach Marktstart kein Hinweis auf eine klassische Marktsättigung, sondern vielmehr ein kontinuierlicher Bestandsaufbau. Zwar flachte das anfängliche Wachstum nach dem starken Einführungsimpuls etwas ab (was bei neuen Abo-Modellen typisch ist), doch blieb die Entwicklung positiv. Von einer Stagnation oder einem Plateau kann 1,5 Jahre nach Einführung nicht gesprochen werden. Interessant dürften zudem die Bestandswirkungen als Konsequenz einer Preiserhöhung sein. Die Zahl der aktiven österreichweit gültigen Tickets sank im Zeitraum Ende 2024 bis Ende November 2025 um rund zwei Prozent, während im Jahr zuvor noch ein Zuwachs um 22 Prozent verzeichnet werden konnte (ab 1.1.2025 verteuerte sich das Klimaticket von 1.095,00 Euro auf 1.179,30 Euro, zum 1.8.2025 dann auf 1.300,00 Euro; vgl. N.N., 2026).

Vor diesem Hintergrund (Blick zurück bzw. vergleichender Blick zum KlimaTicket) werden im Falle eines preisstabilen DT zum Preis von 49 Euro (bis 2030) die Bestandswachstumsraten bis Ende 2024 gedämpft fortgeschrieben (Krämer, 2025a) und zudem aufgrund von Sättigungseffekten ab Mitte 2027 deutlich reduziert. Bis 2030 ist so ein DT-Bestand von gut 20 Mio. Tickets erwartbar. Treiber für diese Entwicklung ist nicht nur die generelle Bestandsdynamik, die trotz aller Unsicherheiten zum Fortbestand des DT in den ersten zweieinhalb Jahren im

Markt erkennbar ist (inkl. Analogie zum KlimaTicket in Österreich)⁹, sondern zwei verstärkende Effekte: Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung 2025 bekräftigt einen Fortbestand des DT bis 2030. Und: Die Entscheidung zum Verzicht auf ein Auto oder die Entscheidung, dauerhaft vom Auto auf den Nahverkehr umzusteigen, fällt deutlich leichter, wenn das DT mittelfristig und planbar zum Einführungspreis von 49 Euro angeboten wird.

3.2. Bestands-Prognose bei weiter ansteigendem Preis für das Deutschlandticket

Dass – wie oben beschrieben – die politische Zusage des Fortbestands des DT positive Bestandseffekte mit sich bringt, wird bereits daran erkennbar, dass trotz der massiven Preissteigerung zum 1.1.2025 (58 Euro, +18 %) im QIV 2025 der DT-Bestand mit 14,6 Mio. Stück etwa 0,7 Mio. Stück über dem Niveau im QIV 2024 liegt (VDV, 2026). Die Preissteigerungen ab 2026 und in den Folgejahren ermöglichen es jedoch nicht, die positive Bestandsdynamik weiter aufrecht zu erhalten. Durch die wiederholten Preissteigerungen beim DT sind mittelfristig Nachfrageverluste erwartbar. Ab 2026 wird ein abnehmender DT-Bestand angenommen, der in 2030 bei ca. 13,5 Mio. Stück (im Mittel des Jahres) liegen wird. Die Bestandsentwicklungen für Szenario 1 und 2 sind in Abb. 4 dargestellt:

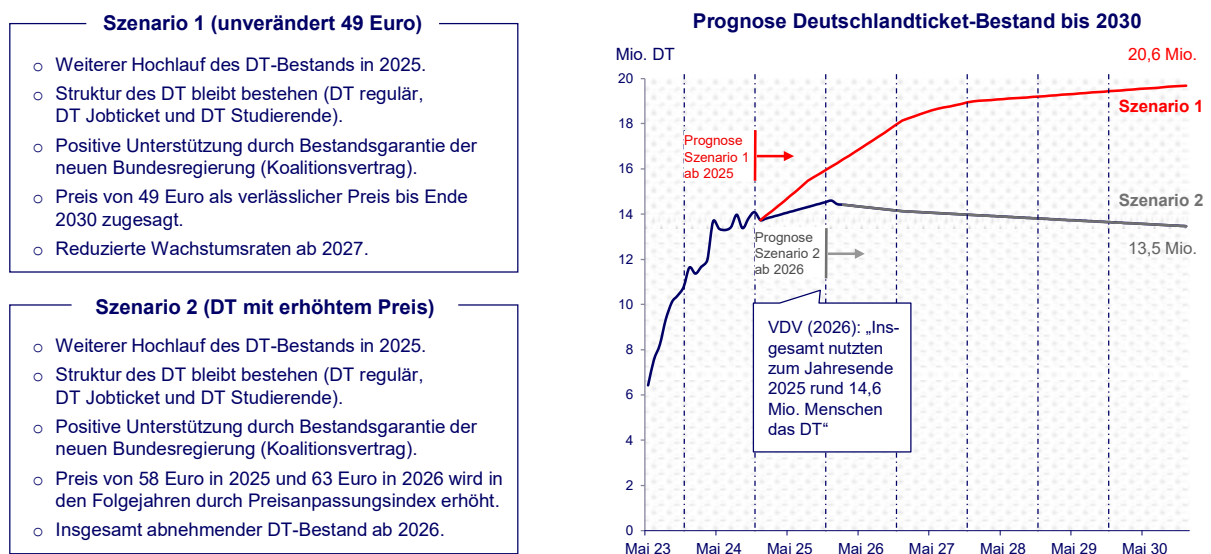


Abb. 4: Deutschlandticket – Bestandsprognose bis 2030 für Szenario 1 und 2

⁹ Das Marktwachstum lag ca. 1,5 Jahre nach Einführung des KlimaTickets bei 1-3 % gegenüber dem Vormonat.

4. Nachfragewirkungen durch das Deutschlandticket

Bei der Fahrtenverlagerung ist grundsätzlich zu unterscheiden, ob Fahrten mit dem DT ohnehin mit Bussen und Bahnen unternommen worden wären, oder ob diese hinzugewonnen wurden. Dieser Zusatz- oder Mehrverkehr lässt sich wiederum auf induzierten Verkehr und Fahrtenverlagerungen aufteilen, wobei insbesondere die Verlagerung von Pkw-Fahrten positive Klimaefekte verspricht.

4.1. Abhängigkeiten zwischen dem Preisniveau des Deutschlandtickets und den erwartbaren Verkehrseffekten

Im Rahmen des Gutachtens für Greenpeace e.V. hat exeo untersucht, welche Absatzwirkungen bei einem deutlich reduzierten Preis des DT erwartbar wären (Krämer et al., 2025a).

Dabei wurde aufgezeigt, dass ein Preis von 29 Euro für das DT nicht nur zu einem deutlich höheren DT-Bestand führen würde, sondern auch die Bestandsstruktur verändert (Abb. 5). Ist zum Beispiel in einem 29-Euro-Preis-Szenario (im Vergleich zu einem 58-Euro-Preis-Szenario) der Anteil bisheriger ÖPNV Selten- oder Nicht-Nutzer (34 % vs. 16 %) oder der Anteil Abo-Neu-Kunden (75 % vs. 57 %) erhöht, hat dies unmittelbare Konsequenzen für die Nachfrage- und Verlagerungseffekte des DT.

Auf entsprechende Strukturunterschiede in Abhängigkeit von der Preishöhe des Tickets wurde bereits bei der Schätzung der Absatzzahlen für ein 49-Euro-Ticket auf Basis der Erfahrungen beim 9-Euro-Ticket hingewiesen (Krämer et al., 2022). Gleichzeitig nimmt die Struktur der Ticketnutzer direkt Einfluss auf die Nachfrage- und Verlagerungswirkungen. Deutliche Fahrtenverlagerungen vom Pkw sind vor allem bei DT-Neu-Abo-Kunden zu erwarten (Krämer und Brocchi, 2024; Krämer und Mietzsch, 2025).

Zusätzlich ist der Aspekt der sozialen Teilhabe zu berücksichtigen (Rozynek, 2024; Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT, 2024), die allerdings in diesem Gutachten nicht im Fokus stehen. Es steht außer Frage, dass die beiden untersuchten DT-Preis-Szenarios (Preise in 2030: Szenario 1 = 49 Euro vs. Szenario 2 = 72,85 Euro, vgl. Tabelle 2) unterschiedliche Chancen beinhalten, den Zugang einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen zu preiswerter Mobilität deutlich zu erhöhen.

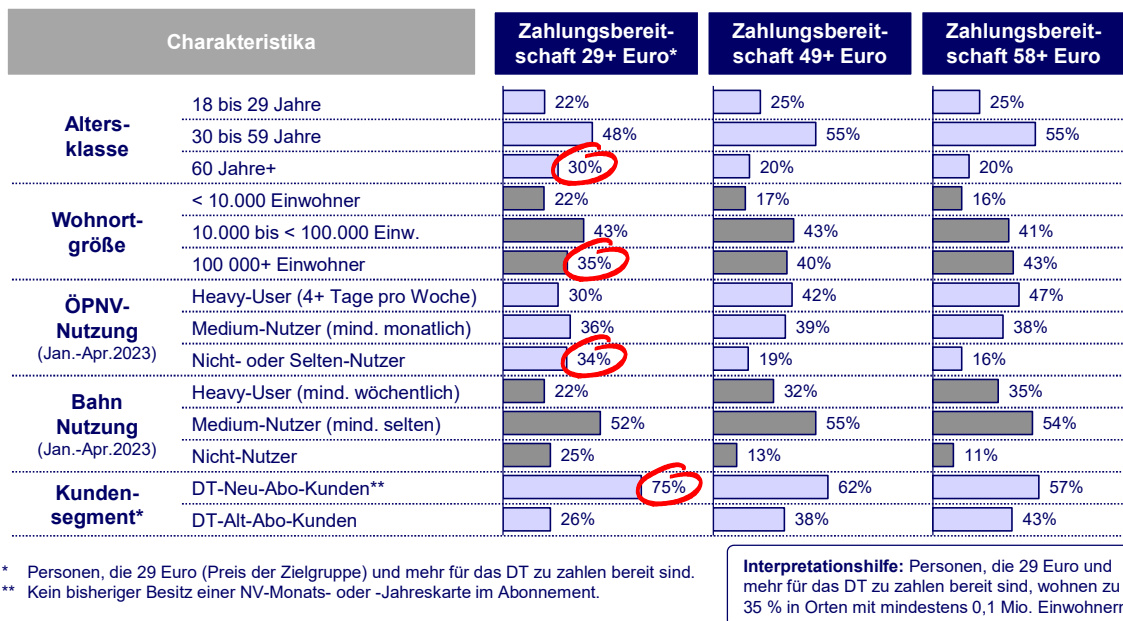


Abb. 5: Strukturunterschiede in den Kundensegmenten bei unterschiedlichen DT-Preispunkten

4.2. Fahrtenverlagerung beim Deutschlandticket: Studienlage

Auf die sehr fragmentierten Einschätzungen zur Verlagerungswirkung des DT wurde in Kap. 2.3 bereits eingegangen. Um ein möglichst holistisches Bild zum Wirkungsmechanismus des DT zu erhalten, erscheint es nicht nur sinnvoll, die bestehenden Studien synoptisch darzustellen, sondern gleichzeitig auch die Betrachtungsebene breiter anzulegen. Daher werden drei Parameter analysiert:

- Zusatznachfrage für den Nahverkehr / ÖPNV: Wie viel Fahrten wurden durch das DT im Nahverkehr hinzugewonnen?
- Fahrtenverlagerung und induzierter Verkehr: Wie viel Prozent der Fahrten mit dem DT wurden vom Pkw verlagert bzw. gänzlich neu generiert (induzierter Verkehr)?
- Gesamtmobilität: Wie hat sich die Gesamtmobilität durch das DT verändert? Gibt es Anzeichen dafür, dass die Menschen in Deutschland insgesamt mobiler geworden sind?

Insgesamt erscheinen die Ergebnisse zunächst nicht eindeutig, allerdings weisen die aktuellsten Studien auf eine erhebliche Fahrtenverlagerung vom Pkw hin, und zwar in einer Größenordnung von bis zu 20 % aller DT-Fahrten (infas, 2025). Die Strecken der verlagerten Fahrten sind überdurchschnittlich lang, was in Hinblick auf den CO₂-Vermeidungseffekt besonders relevant ist. Zur Plausibilisierung: Wenn einerseits anerkannt wird, dass durch das DT ein erheblicher Nachfrageimpuls für den Nahverkehr entstanden ist (bei längeren Strecken im Bahnregionalverkehr stärker als auf kürzeren Strecken in der Stadt; vgl. Krämer, 2025a), andererseits eine Nachfrageverlagerung vom Pkw negiert wird, dann wäre im Umkehrschluss eine Erhöhung der

Gesamtmobilität erwartbar (aufgrund des erheblichen induzierten Verkehrs). Eine erhöhte Gesamtmobilität wird aber überwiegend nicht erkannt.

Neue Studien ohne bundesweiten Fokus zeigen zum Beispiel für den hvv eine eindeutige Abhängigkeit zwischen einem abnehmendem Modalanteil beim Pkw und einen zunehmenden ÖPNV-Modalanteil, bedingt durch die ansteigende Quote an DT-Besitzern seit Mai 2023 (Krämer et al., 2025b).

4.3. Fahrtenverlagerung beim Deutschlandticket im zeitlichen Verlauf und bei vergleichbarem Studiendesign

Der eigenen Studie (Sep. 2023) zufolge handelt es sich bei 85 % aller Fahrten mit dem DT um bestehende Mobilität im Nahverkehr, 15 % der Fahrten sind Mehrverkehr, wobei das Verhältnis zwischen induziertem Verkehr und Fahrtenverlagerung etwa 1:3,3 ist. Die in vier analog mit exeo-Erhebungsdesign aufgesetzten Studien gemessenen Werte für die Pkw-Verlagerung steigen im Zeitverlauf von 10,7 % (Sep. 2023) auf 13,0 % (Apr. 2025) der DT-Fahrten (Tabelle 3).

Tabelle 3: Ergebnisse zu den Verlagerungseffekten beim Deutschlandticket mit exeo-Erhebungsdesign (% der Fahrten mit dem Deutschlandticket)*

Referenzmonat (DT-Nutzungsmonat)	Fahrtenkannibalisierung NV	Induzierter Verkehr	Verlagerte Fahrten (alle Verkehre)	Verlagerte Fahrten vom Pkw
Sep. 2023	85 %	3 %	12 %	10,7 %
Jul. 2024	79 %	3 %	18 %	11,4 %
Dez. 2024	79 %	5 %	16 %	13,1 %
Apr. 2025	77 %	5 %	18 %	13,0 %

* Nutzung eines einheitlichen Erhebungsdesigns (randomisiertes Reporting einer konkreten Fahrt mit dem DT im Referenzmonat; mehrstufige Validierung; Hochrechnung auf die DT-Fahrten im Monat).

Substituiert werden primär Autofahrten, während es keine schlüssigen Indikatoren für einen erheblichen induzierten Verkehr durch das DT gibt; ähnlich dazu Korbitt und Krämer (2024) oder die Ergebnisse zum Klimaticket Österreich (infas, 2023). Wichtig für die weitere Abschätzung ist, dass in Hinblick auf die Verlagerungswirkungen relativ robuste Unterschiede nach Kundensegmenten oder Mobilitätsclustern bestehen. Die Generierung von zusätzlichem Verkehr und die Fahrtenverlagerung ist auf kürzeren Strecken, die eher den Wohnort betreffen, eher geringer und auf längeren Strecken eher größer. Im Kundensegment der Alt-Abo-Kunden (Personen, die bereits vor Einführung des DT über ein ÖPNV-Abo verfügt haben) sind diese Effekte geringer, während der überwiegende Teil der Verlagerungseffekte die Neu-Abo-Kunden betrifft (Krämer und Mietzsch, 2025; Korbitt und Krämer, 2024).

Die Befragungsergebnisse von exeo und die Beobachtungen vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) wurden in 2025 in einem Kooperationsprojekt miteinander abgeglichen (Koch et al., 2025). Die Ergebnisse zur Pkw-Verkehrssubstitution in Tabelle 3 stellen den unteren Bereich der Ergebnisbandbreite dar und sind vorsichtige Schätzwerte. Ende 2025 veröffentlichte Ergebnisse der Evaluationsstudie im Auftrag des BMV (infas, 2025) weisen mit bis zu 20 % ein um mehr als 50 % erhöhtes maximales Verlagerungspotenzial vom Pkw aus. Destatis (2025a, 2025b) weist eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zwischen 2019 und 2024 um 13,8 % aus. Parallel dazu zeigt der Mikrozensus 2024 eine messbare Verkehrsverlagerung: Während die Pkw-Nutzung unter Pendlern von 68 % (2020) auf 65 % (2024) zurückging, stieg der Anteil des öffentlichen Verkehrs im gleichen Zeitraum auf 16 %.

5. CO₂-Minderungspotenzial: Deutschlandtickets zum Preis von 49 Euro

Im Folgenden wird zunächst auf die Unsicherheiten bei der Abschätzung der CO₂-Emissionsreduktionen eingegangen, die wesentlich durch methodische Aspekte geprägt sind. Danach erfolgt – basierend auf einer einheitlichen Berechnungslogik – die Abschätzung der CO₂-Effekte für Szenario 1 und 2 für die Periode 2023-2030. Auf dieser Grundlage wird abgeschätzt, wie viel zusätzliche CO₂-Minderung möglich gewesen wäre, würde das DT zu einem dauerhaften Preis von 49 Euro durchgehend angeboten gegenüber einem Szenario mit Preissteigerungen und damit einhergehenden Absatzeffekten.

5.1. Methodische Besonderheiten bei der Abschätzung der Reduktionen der CO₂-Emissionen

In der öffentlichen Diskussion wird vielfach eine geringe Einsparung von CO₂-Emissionen kritisiert, die im krassen Missverhältnis zu den hohen Finanzierungsbeträgen durch Bund und Länder stehe. Die Kooperationsstudie von exeo und PIK hat in 2025 relativ starke Emissionsreduzierungen durch das DT in der Größenordnung von 4,2 bis 6,5 Mio. t CO₂ pro Jahr (2024) ausgewiesen (Koch et al., 2025). Dieses Ergebnis geht deutlich über die Werte des Expertenrates für Klimafragen (ERK, 2025) hinaus, die von einer Range von 0,44 bis 2,8 Mio. t CO₂ pro Jahr ausgingen. Andere Quellen liegen ebenfalls innerhalb dieser Bandbreite: Liedtke (2023) mit etwa 1 Mio. t CO₂, der VDV mit ca. 1,5 Mio. t CO₂ (VDV und Deutsche Bahn, 2024a, 2024b). Der zweite Evaluierungsbericht von infas (2025) beziffert die Reduzierung der CO₂-Emissionen auf 1,8-3,5 Mio. t CO₂. Allerdings werden den Entlastungseffekten im Bereich Verkehr zusätzliche Belastungen durch induzierten Verkehr gegengerechnet. Die Unsicherheit bzw. die großen Spannweiten in den Ergebnissen sind durch folgende Faktoren bestimmt:

- In der Markteinführungsphase (häufig wurde auf die VDV-Studie referenziert) waren die Abschätzungen zur Substitution des Autoverkehrs nicht nur wegen des vergleichsweise niedrigen DT-Bestands gering, sondern auch wegen zu gering angesetzter Verlagerungseffekte.¹⁰
- Für die gesamte Analyseperiode wird eine mittlere Strecke von 33,6 km zugrunde gelegt. Dieser Wert liegt deutlich über der mittleren Entfernung der Fahrten des DT, weil es sich bei den DT-Fahrten mit Pkw-Substitution um längere Fahrten handelt (Krämer, 2025a; Koch et al., 2025).
- Die eigene Abschätzung geht von einem Wert von 220 g je Auto-km aus (Koch et al., 2025). Hierbei wird der Emissionsfaktor von 147 g CO₂e/Pkm (UBA, 2024) mit dem Pkw-Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro Pkw (MiD, 2025) multipliziert.
- In der wissenschaftlichen Bewertung der Klimaschutzwirkung des DT ist zwischen Durchschnitts- und Grenzemissionen zu unterscheiden. Während Durchschnittswerte (zum Beispiel in der Evaluation für das BMV) die Systemlast statisch verteilen, bildet der Inkrementalansatz die reale Dynamik besser ab: Da das Nahverkehrs-Angebot als politisch bestellte Grundlast unabhängig von der individuellen Auslastung verkehrt, werden zusätzliche Fahrgäste – insbesondere Rad-Substituenten und induzierte Verkehre – mit 0 g CO₂/Pkm bewertet. Die Validität des Null-Emissions-Votums hängt an der verfügbaren Kapazität, wobei die systemweit geringe Durchschnittsauslastung zu beachten ist.¹¹

Vor diesem Hintergrund konzentriert sich die nachfolgende Abschätzung von CO₂-Emissionen durch das DT auf den verringerten Autoverkehr.

5.2. Reduktion der CO₂-Emissionen im Szenario 1 (stabiler Preis von 49 Euro)

Im Szenario 1 (stabiler DT-Preis von 49 Euro) ergeben sich deutliche Einsparungen an CO₂-Emissionen von kumuliert ca. 44,3 Mio. t CO₂ für den gesamten Zeitraum (2023-2030). Zum einen ist die positive Bestandsentwicklung Treiber dieser Entwicklung, zum anderen ein ansteigender Anteil an Fahrten mit dem DT, bei denen Pkw-Fahrten substituiert werden. Dies ist

¹⁰ Während in der Markteinführungsphase laut VDV etwa 5 % der Fahrten mit dem DT vom Pkw verlagert wurden, liegt der Anteil in 2025 bei etwa 8 % (VDV und Deutsche Bahn, 2025a). Die Ergebnisse der Evaluationsstudie im Auftrag des BMV (infas, 2025) weist etwa doppelt so hohe Niveaus aus.

¹¹ Eine Nachfragessteigerung von 10-15% in der Nebenverkehrszeit (NVZ) kann daher physisch absorbiert werden, ohne zusätzliche Taktverdichtungen zu erzwingen. In der Spitzenlast (Peak) hingegen führen Zusatznutzer primär zu einer Verdichtung im Fahrgastraum (Stehplätze), ohne dass eine Kapazitätserweiterung erforderlich ist.

wiederum dadurch bedingt, dass sich die Struktur der DT-Besitzer zugunsten von Personen mit stärkeren Pkw-Verlagerungspotenzial verändert (Segment der Neu-Abo-Kunden).

5.3. Reduktion der CO₂-Emissionen im Szenario 2 (erhöhter DT-Preis)

Im Szenario 2 mit angepasstem DT-Preis kommt es mittelfristig zu einer Reduzierung des DT-Bestands. Im Jahr 2030 beträgt das Delta im Bestand ca. 7 Mio. DT (im Vergleich zum Szenario 1, siehe Kap. 3.2). Kumuliert errechnen sich Einsparungen an CO₂-Emissionen von ca. 26,0 Mio. t CO₂ für den gesamten Zeitraum (2023-2030).

5.4. Saldierte Betrachtung der Reduktion der CO₂-Emissionen

Im Zeitverlauf vergrößert sich die CO₂-Lücke zwischen Szenario 1 und 2 zunehmend. Über den gesamten Analysezeitraum werden im Szenario 1 ca. 18,4 Mio. t CO₂-Emissionen weniger ausgestoßen als im Szenario 2 (Abb. 6).

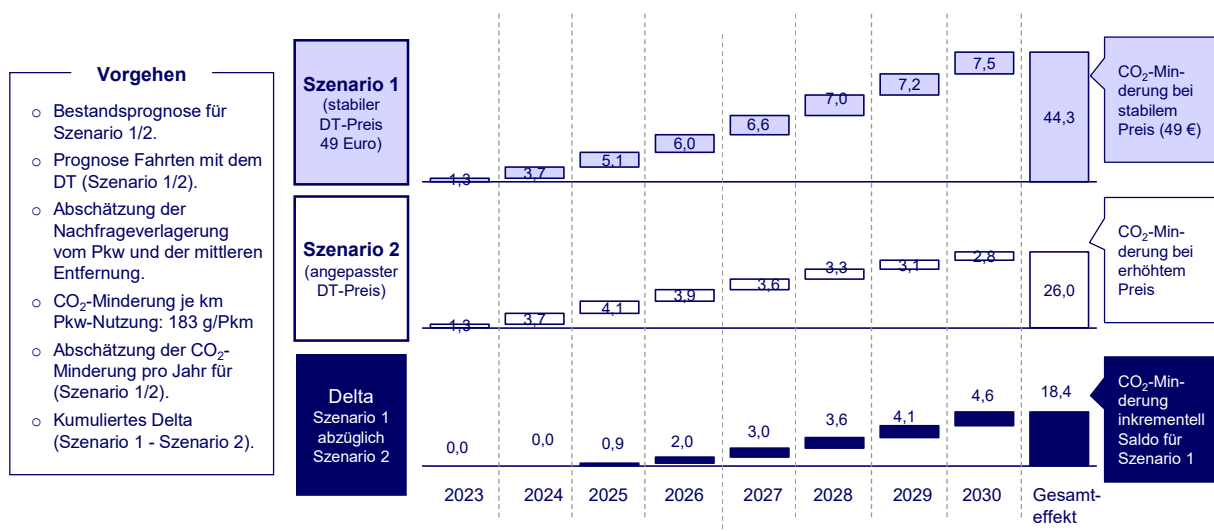


Abb.6: Vergleich der CO₂-Minderung durch das Deutschlandticket im Szenario 1 vs. 2

Wenn davon auszugehen ist, dass der Verkehrssektor sein Sektorziel bis 2030 voraussichtlich deutlich verfehlen wird, und zwar mit einer kumulierten Lücke von rund 180 bis 200 Mio. t CO₂-Äquivalenten (Koch et al., 2025), dann wird deutlich, dass ein im Preis stabiles DT zu 49 Euro einen erheblichen Schritt bedeuten kann, die erwartete CO₂-Lücke zu reduzieren.

6. Wohlfahrtseffekte des Deutschlandtickets beim Preis von 49 Euro

Die Vorgehensweise bei der Abschätzung der volkswirtschaftlichen Wirkungen des DT erfolgt analog zum CO₂-Minderungspotenzial und basiert auf einer einheitlichen Berechnungslogik (dargestellt in Kap. 2.5) differenziert für das Szenario 1 und das Szenario 2 (2023-2030). Auf dieser Grundlage wird abgeschätzt, wie viel Wohlfahrtssteigerung möglich (gewesen) wäre,

würde das DT zu einem stabilen Preis von 49 Euro durchgehend angeboten gegenüber einem Szenario mit Preissteigerungen und damit einhergehenden Absatzeffekten.

6.1. Volkswirtschaftlicher Netto-Nutzen im Szenario 1 (stabiler Preis von 49 Euro)

Im Szenario 1 (stabiler DT-Preis von 49 Euro) ergeben sich Wohlfahrtssteigerungen von kumuliert ca. 46 Mrd. Euro für den gesamten Zeitraum (2023-2030). Treiber dieser Entwicklung ist ebenfalls zum einen die positive Bestandsentwicklung, zum anderen ist von einem ansteigenden Anteil an Fahrten auszugehen, bei denen Pkw-Fahrten substituiert werden. In dieser Logik steigen die jährlichen Netto-Nutzen-Beträge an und erreichen im Jahr 2030 ein Niveau von mehr als 9 Mrd. Euro. Wenn diesem Wert der Förderbetrag durch Bund und Länder von jährlich 3 Mrd. Euro gegenübergestellt wird, dann errechnet sich ein Marginal Value of Public Funds (MVPF = Marginal Value of Public Funds; berechnet als Total Benefits / Netto-Kosten der Politik; vgl. Hendren und Sprung-Keyser, 2020) von mehr als 3, ein für Instrumente der Klimapolitik sehr guter Wert (Hahn et al., 2024; Vohra, 2025). Die Berechnungen basieren auf der Annahme, dass die Bestandssteigerung beim DT keine Kapazitätsengpässe im ÖPNV induziert. Ein Peak-Problem wird zwar theoretisch vergrößert, dürfte allerdings nicht zu signifikanten Kapazitätserweiterungen und damit verbundenen sprungfixen Kostensteigerungen führen.¹²

6.2. Volkswirtschaftlicher Netto-Nutzen im Szenario 2 (erhöhter DT-Preis)

Im Szenario 2 mit angepasstem DT-Preis kommt es mittelfristig zu einer Reduzierung des DT-Bestands, der jährliche Netto-Effekt (volkswirtschaftlicher Nutzen) sinkt ab 2025 und beträgt in 2030 ca. 2,4 Mrd. Euro. Kumuliert über den gesamten betrachteten Zeitraum errechnet sich eine Wohlfahrtssteigerung von insgesamt ca. 21 Mrd. Euro (2023-2030).

An dieser Stelle ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Preisgestaltung in Szenario 2 nicht dem Ziel dient, einen maximalen Wohlfahrtseffekt zu realisieren, sondern vorrangig die Finanzierungsansprüche im Nahverkehr zu bedienen (Krämer, 2025e). Bund und Länder stellen einen zusätzlichen Betrag in Höhe von je 1,5 Milliarden Euro zum Ausgleich der durch das DT bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr entstehenden Mindereinnahmen zur Verfügung, um die Finanzierungslücke in der Branche zu schließen (Ausgleichsbedarf in 2025 ca. 3,4-3,5 Mrd. Euro).

¹² Wie Abb. C.1 im Anhang darstellt, hat es der Nahverkehr nach dem Nachfrageeinbruch durch die Corona-Pandemie mit Hilfe des DT geschafft, die Vor-Corona-Nachfrageniveaus wieder zu erreichen. Die mittlere Auslastung war vor Ausbruch der Corona-Krise allerdings relativ gering im Bereich von 15-25 % (Krämer, 2025a).

Die Einnahmenminderungen infolge des DT sind allerdings geringer als der Finanzbedarf der NV-Branche. Bei einem Preis von 49 Euro lag die Einnahmenminderung bei maximal 3,0 Mrd. Euro (2024); der höhere Preis von 58 Euro (ab 2025) reduziert diese Lücke auf ca. 2,0-2,3 Mrd. Euro p.a. Wenn Bund und Länder für 2025 rund 3 Mrd. Euro bereitstellen, folgt daraus, dass das DT das Angebot im Nahverkehr (NV) mitfinanziert (Krämer, 2025e). Im Nachhinein erscheint es fatal, dass die beiden Aspekte, und zwar (1) die Corona-bedingten Mindereinnahmen im NV (bis 2025 über die „Rettungsschirmlogik“ hergeleitet) und (2) die Einnahmenverluste der NV-Branche durch das DT in der öffentlichen Diskussion vermischt bzw. gleichgesetzt wurden (Krämer, 2025d).

6.3. Saldierter Volkswirtschaftlicher Netto-Nutzen

Im Zeitverlauf vergrößert sich auch die Wohlfahrts-Lücke zwischen Szenario 1 und 2 zunehmend. Über den gesamten Analysezeitraum werden im Szenario 1 ca. 25,4 Mrd. Euro mehr volkswirtschaftliche Gewinne erzielt als im Szenario 2 (Abb. 7).

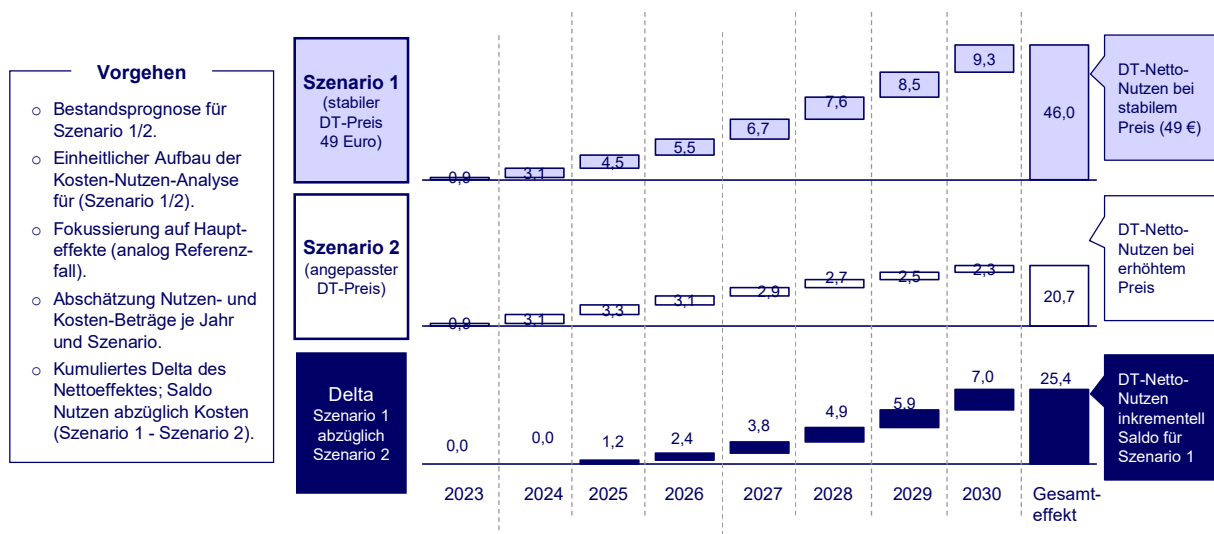


Abb. 7: Volkswirtschaftliche Netto-Gewinne durch das Deutschlandticket im Szenario 1 vs. 2

Bezogen auf das DT-Segment sind die Einnahmenwirkungen beider betrachteten Szenarios auf einem ähnlichen Niveau (2030). Allerdings bedeutet der höhere Bestand an DT im Szenario 1 auch, dass Einnahmen im Bartarif im Vergleich zum Szenario 2 entfallen. Dies ist gleichbedeutend mit einem steigenden Finanzierungsbedarf im Nahverkehr. Jedoch ist der Vorteil in der Wohlfahrtswirkung von Szenario 1 so groß, dass dieser Effekt deutlich überkompensiert wird.

7. Fazit und Ausblick

Die juristische Auseinandersetzung zwischen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und der Bundesregierung markiert einen zentralen Meilenstein in der Durchsetzung des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG). Im Kern basieren die erfolgreichen Klagen der DUH auf der Unzulänglichkeit der staatlichen Maßnahmenpakete, insbesondere im Verkehrs- und Gebäudesektor, die ihre jeweiligen Emissionsziele über Jahre hinweg verfehlten. Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Berlin-Brandenburg stellte in seinem Urteil vom 16. Mai 2024 (Az. OVG 11 A 1.23) fest, dass das von der Bundesregierung vorgelegte Klimaschutzprogramm 2023 nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Die Richter folgten der Argumentation, dass die darin enthaltenen Maßnahmen weder hinreichend konkretisiert noch mathematisch geeignet seien, um die kumulierte CO₂-Lücke bis 2030 zu schließen. Wissenschaftlich gestützt wurde diese juristische Bewertung maßgeblich durch die Gutachten des Expertenrates für Klimafragen (ERK). Dieser hatte bereits in seinem Prüfbericht zum Klimaschutzprogramm 2023 konstatiert, dass die Bundesregierung die Treibhausgasreduktion insbesondere im Verkehrssektor systematisch überschätzt. Während die Regierung von einer weitgehenden Zielerreichung ausging, identifizierte der ERK eine verbleibende Lücke von bis zu 200 Mio. t CO₂-Äquivalenten. Das OVG wertete diese wissenschaftliche Evidenz als Beweis dafür, dass die Bundesregierung ihrer verfassungsrechtlichen Schutzpflicht, die bereits 2021 durch das Bundesverfassungsgericht in seinem historischen „Klimabeschluss“ (Az. 1 BvR 2656/18 u.a.) definiert wurde, nicht ausreichend nachkommt. Durch das Urteil wurde die Exekutive verpflichtet, ein sektorübergreifendes Nachbesserungsprogramm aufzulegen, das reale Emissionsminderungen statt bloßer Projektionen garantiert.

Das aktuellste und wegweisende Urteil in dieser Sache wurde am 29. Januar 2026 vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig gefällt (Az. 7 C 6.24). In seinem Grundsatzurteil stellte das Bundesverwaltungsgericht fest, dass die Bundesregierung gesetzlich verpflichtet ist, ein Klimaschutzprogramm vorzulegen, das die Einhaltung der nationalen Klimaziele für das Jahr 2030 prognostisch sicherstellt. Infolge dieses Urteils ist die Bundesregierung nun unter hohem Zeitdruck gesetzt: Sie wurde verurteilt, bis zum 25. März 2026 ein umfassend nachgebessertes Klimaschutzprogramm vorzulegen, das konkrete Maßnahmen (wie etwa Anpassungen bei der CO₂-Bepreisung oder im Verkehrsbereich) enthalten muss, um die identifizierte Lücke rechnerisch zu schließen.

Vor diesem Hintergrund zeigen die vorliegenden Ergebnisse, dass eine erhebliche zusätzliche Reduktion von ca. 18,0 Mio. t CO₂ sowie eine zusätzliche Wohlfahrtssteigerung von 25 Mrd.

Euro (2023-2030) möglich (gewesen) wäre, würde das DT zu einem dauerhaften Preis von 49 Euro durchgehend angeboten gegenüber einem Szenario mit regelmäßigen Preissteigerungen und damit einhergehenden Absatzeffekten. Das DT stellt bei stabiler Preisgestaltung eine der wirkungsvollsten und unmittelbar steuerbaren Maßnahmen im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung dar, um die massive Emissionslücke im Verkehrssektor bis 2030 signifikant zu verkleinern.

Die positiven Wohlfahrtseffekte eines dauerhaften DT-Preises von 49 Euro sind ein klares Argument dafür, zusätzliche Finanzmittel für den Nahverkehr zur Verfügung zu stellen, damit das System ÖPNV zu stärken und aus Kundensicht attraktiver zu gestalten. In einer solchen „Positiv-Spirale“ entsteht eine weitere Dynamik, die dem Staat, dem Nahverkehr und den Kunden zugutekommen kann.

8. Literatur und Quellen

- Abeling-Zuber, M., Ackermann, T., & Hübner, K. (2025). Das Deutschlandticket im Spiegel der Marktforschung. *Der Nahverkehr*, 43(4), 6–9.
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. (2025, 6. November). Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln.
- Böttger, C. (2024). Gastbeitrag. In O. Mietzsch (Hrsg.), *Das 49 Euro Deutschlandticket: Game Changer für die Zukunft des ÖPNV?* (S. 51–54). KSV-Verlag.
- Bundeskanzleramt Österreich. (2024, 22. September). Bereits über 300 000 KlimaTickets in Österreich in Verwendung. <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/eu-aufbauplan/aktuelles/bereits-ueber-300000-klimatickets-in-oesterreich-verkauft.html>
- Daniel, T., Gail, M. M., & Klotz, P. A. (2025). From highway to rail? Germany's public transport ticket experiment (Joint Discussion Paper Series in Economics No. 07-2025). Universities of Aachen, Gießen, Göttingen, Kassel, Marburg and Siegen. <https://www.uni-marburg.de/fb02/fbwirtschaftswissenschaften/makrooekonomie/forschung/magks-joint-discussion-papers-in-economics/papers/2025-papers/07-2025.pdf>
- De Rus, G. (2021). *Introduction to cost–benefit analysis: Looking for reasonable shortcuts*. Edward Elgar Publishing.
- Destatis. (2025a, 26. Mai). 65 % der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer fahren mit dem Auto zur Arbeit. Pressemitteilung Nr. 27, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/05/PD25_N027_13.html (Abruf: 24.8.2025).
- Destatis. (2025b, 21. August). Pkw-Dichte 2025 erneut leicht gestiegen. Pressemitteilung Nr. 44, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/05/PD25_N027_13.html (Abruf: 24.8.2025).
- Destatis. (2026). Unternehmen, Beförderte Personen, Personenkilometer (Personenverkehr mit Bussen und Bahnen): Deutschland, Quartale, Verkehrsart. Code: 46181-0005.
- Deutsche Umwelthilfe. (DUH). (2025a, 27. Oktober). Deutschlandticket: Deutsche Umwelthilfe fordert stabilen Preis von maximal 49 Euro bis mindestens 2030. Pressemitteilung.
- Deutsche Umwelthilfe. (DUH). (2025b, 7. November). 74 Euro Ticketpreis und 1,8 Millionen weniger Abos bis 2030 prognostiziert. Pressemitteilung, <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/74-euro-ticketpreis-und-18-millionen-weniger-abos-bis-2030-prognostiziert-deutsche-umwelthilfe-kri/>
- Deutscher Bundestag. (2023, 18. Oktober). Sachstand Deutschlandticket (WD 5 - 3000 – 089/23). Fachbereich Wissenschaftliche Dienste.
- Deutscher Bundestag. (2025). Antrag der Abgeordneten Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, [et al.] und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Deutschlandticket weiterentwickeln und langfristig sichern.
- dpa. (2023, 28. April). Was bringt das Deutschlandticket dem Klima? Die Zeit online. <https://www.zeit.de/news/2023-04/28/was-bringt-das-deutschlandticket-dem-klima>
- exeo. (2023, 18. November). Methodenvergleich: Messung des induzierten Verkehrs und der Verkehrsmittelverlagerung im Rahmen von Befragungen – Experimentelle Studie mit dem speziellen Fokus „Deutschlandticket“. exeo Strategic Consulting AG.
- Expertenrat für Klimafragen (ERK). (2025, 5. Februar). Zweijahresgutachten 2024 – Gutachten zu bisherigen Entwicklungen der Treibhausgasemissionen, Trends der Jahresemissionsgesamtmenen und Jahresemissionsmengen sowie Wirksamkeit von Maßnahmen.
- Fraunhofer-Institut für Angewandte Informationstechnik FIT. (2024). Verteilungswirkungen einer

- Verkehrswende: Analyse von Verteilungswirkungen umweltpolitischer Instrumente im Verkehrssektor (TEXTE 134/2024). Umweltbundesamt.
- Gaus, D., & Link, H. (2025). Travel patterns after the Deutschlandticket: A combined tracking and survey approach (DIW Discussion Paper No. 2122). Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung.
- Gehrs, B., & Reiserer, M. (2025, 28. März). UNTERM STRICH GRATIS - Wie die volkswirtschaftlichen Vorteile des Deutschlandtickets seine Mehrkosten wettmachen. Greenpeace e.V.
- Gössling, S., Choi, A., Dekker, K., & Metzler, D. (2019). The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union. *Ecological Economics*, 158, 65–74.
- Hahn, R. W., Hendren, N., Metcalfe, R. D., & Sprung-Keyser, B. (2024). A welfare analysis of policies impacting climate change (Working Paper No. 32728). National Bureau of Economic Research. <https://doi.org/10.3386/w32728>
- Helferich, M., Tröger, J., & Dütschke, E. (2024). Deutschlandticket – Impulsgeber für nachhaltige Mobilität? *Internationales Verkehrswesen*, 76(2), 30–36.
- Hendren, N., & Sprung-Keyser, B. (2020). A unified welfare analysis of government policies. *The Quarterly Journal of Economics*, 135(3), 1209–1318. <https://doi.org/10.1093/qje/qjaa006>
- Infas. (2023). KlimaTicket-Report 2022: Methode und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitforschung und Nachfrageerhebung zum KlimaTicket Österreich.
- Infas. (2024, November). Evaluation des Deutschlandtickets: Erster Zwischenbericht im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).
- Infas. (2025, Oktober). Evaluation Deutschlandticket – Zwischenbericht Wahrnehmung und Nutzung.
- International Council on Clean Transportation (ICCT). (2024, 31. Januar). Trotz neuem Prüfverfahren: Offizielle und reale Emissions- und Verbrauchswerte von Pkw klaffen erneut auseinander, Presseinformation.
- Koch, N., Amberg, M., Krämer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2025, 3. April). Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz. Ariadne-Projekt / Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung. <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. (2024). Ein Jahr Deutschlandticket im hvv - Nachfrage-, Kundenbindungs- und Verkehrsmittel-Verlagerungseffekte. *Der Nahverkehr*, 42 (7/8), 6-10.
- Krämer, A. (2024, 22. November). „PSM-Plus“: Eine neue Methode zur Messung von Zahlungsbereitschaften (Forschungsbericht VARI Nr. 7). Value Research Institute. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.20744.43525>
- Krämer, A. (2025a). *New Mobility – Vom Deutschlandticket zur Verkehrswende*. Springer Gabler.
- Krämer, A. (2025b, 14. April). Deutschlandticket: Weniger ein Finanzierungsproblem – mehr ein Wohlfahrtsgewinn! [Vortrag]. Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Berlin.
- Krämer, A. (2025c). Einfluss des Deutschlandtickets auf Nachfrage und Kundenbindung im SPFV. *Eisenbahntechnische Rundschau*, 74(9), 25–31.
- Krämer, A. (2025d, 24. November). Diskussion zu den Wohlfahrtswirkungen des Deutschlandtickets: Kosten-Nutzen-Analyse als Chance zur Ent-Ideologisierung (Forschungsbericht VARI Nr. 10). Value Research Institute. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.29421.86248>
- Krämer, A. (2025e). Stellungnahme zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes. Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr.
- Krämer, A., & Brocchi, D. (2024). Die Wirkung des Deutschlandtickets in Städten: Nachfrageschub,

- Verkehrswende, Arbeit und soziale Teilhabe. *Transforming Cities*, 9(4), 26–33.
- Krämer, A., & Korbitt, A. (2023). Das Deutschlandticket aus Sicht des hvv und in der bundesweiten Betrachtung. *Internationales Verkehrswesen*, 75(4), 10–14.
- Krämer, A., & Korbitt, A. (2025). Das unterschätzte Deutschlandticket – Mythen und Fakten in einer empirischen Bestandsaufnahme. *Internationales Verkehrswesen*, 77(2), 24–29.
- Krämer, A., & Mietzsch, O. (2025, Januar). The future of the German-wide public transit flatrate ticket: Welfare economic consideration, transport transition and financing options [Paper presentation]. 104th Annual Meeting Transportation Research Board, Washington, D.C.
- Krämer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2022). Das 9-Euro-Ticket – Erfahrungen, Wirkungsmechanismen und das Nachfolgeangebot. *Wirtschaftsdienst*, 102(11), 873–879. <https://doi.org/10.1007/s10273-022-3312-7>
- Krämer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2023, 1. Dezember). Wirkungsmechanismus Deutschlandticket – Narrative, die definitiv nicht zutreffen und den Erfolg des Tickets verschleiern (Forschungsbericht VARI Nr. 4). Value Research Institute.
- Krämer, A., Wilger, G., & Bongaerts, R. (2025a). Deutschlandticket zum Preis von 29 Euro – Ticketbestand, Einnahmewirkung und Verkehrsverlagerung. exeo Strategic Consulting AG im Auftrag von Greenpeace e.V.
- Krämer, A., Wilger, G., Bongaerts, R., Auzins, K., Senkbeil, C., & Korbitt, A. (2025b). Lackmustest Verkehrswende: Wirkungen des Deutschlandtickets im Hamburger Verkehrsverbund (hvv). exeo Strategic Consulting AG.
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). (2026). Verkehr in Kilometern – Zeitreihe 2014-2024. https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/vk_inlaenderfahrleistung_node.html. (Abruf: 24.2.2026).
- Liedtke, G. (2023, 26. Mai). Deutschlandticket: Erwartungen, Zielgruppen und Mobilitätsverhalten. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).
- Lutz, C., & Rollin, P. (2025). Neue Mobilitätsroutinen dank Deutschlandticket? Wie das verkehrspolitische Instrument starre Muster der Verkehrsmittelwahl verschiebt. *Internationales Verkehrswesen*, 77(1), 46–50.
- MCC Berlin. (2024). D-Ticket Impact Tracker. Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change. <https://mcc-berlin-ariadne.shinyapps.io/dticket-tracker/>
- MiD. (2025). Mobilität in Deutschland: Kurzbericht. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf
- Motzer, N., Hamel, C., Agola, D., Riedel, J., Wagner-Hanl, N., & Stein, H. (2024). Deutschlandticket-Treiber der Mobilitätswende? Fraunhofer-Allianz Verkehr.
- N.N. (2023, 29. Oktober). Ein halbes Jahr Deutschlandticket - Was hat es gebracht? Interview mit Alexander Möller. *Merkur.de*. <https://www.merkur.de/wirtschaft/ein-halbes-jahr-deutschlandticket-was-hat-es-gebracht-zr-92643074.html>
- N.N. (2026, 14. Februar). Verkaufsrückgang durch Klimaticket-Verteuerung. *Puls24*. <https://www.puls24.at/news/chronik/verkaufsrueckgang-durch-klimaticket-verteuerung/467139>
- Ortega, M. F. G., & Link, H. (2025). Mode choice inertia and shock: Three months of almost fare-free public transport in Germany. *Economics of Transportation*, 41, Article 100382. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2024.100382>
- Rozynek, C. (2024). Imagine the financial barrier to public transport use disappears: The impact of the 9-Euro-Ticket on the mobility and social participation of low-income households with children. *Transport Policy*, 149, 80–90. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.01.011>
- Sander, I., Kraus, F., & Schaper, C. (2025). Punktlandung bei der Bestimmung der optimalen Preiserhöhung für das Deutschlandticket. *Der Nahverkehr*, 43(8), 6–12.

- Schäfer, N. (2025, 16. Dezember). Deutschlandticket 2026: Paradigmenwechsel, neue Regeln und Fristen. Rödl & Partner. <https://www.roedl.com/insights/deutschlandticket-2026-paradigmenwechsel-neue-regeln-und-fristen/>
- Schelewsky, M. (2025, 17. September). Über die verkehrliche Wirkung des Deutschlandtickets – Ergebnisse aus der DT-Evaluation und der MiD [Vortrag]. TAFmobile-Webinar.
- 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, Article 101246. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2022.101246>
- Simon, H. (2025). Das Deutschlandticket hat eine niedrige Preiselastizität. LinkedIn. https://www.linkedin.com/posts/simonhermann_deutschlandticket-preis-preiselastizit%C3%A4t-activity-7347549238542655489-I5xx/
- Sterzenbach, R. (2025, 12. Juni). Damit das Steuergeld nicht mehr zum Fenster hinausfliegt – Mittelverwendung besser kontrollieren und evaluieren. <https://ruediger-sterzenbach.de/uncategorized/damit-das-steuergeld-nicht-mehr-zum-fenster-hinausfliegt-mittelverwendung-besser-kontrollieren-und-evaluieren/>
- Umweltbundesamt (UBA). (2024, 26. November). Gesellschaftliche Kosten von Umweltbelastungen. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen>
- VDV & Deutsche Bahn. (2024a, 4. April). Evaluation zum Deutschland-Ticket: Bericht zur bundesweiten Marktforschung - Jahresbericht 2023.
- VDV & Deutsche Bahn. (2024b, 10. Dezember). Interpretierende Zusammenfassung – Kernaussagen der bundesweiten Marktforschung zum Deutschland-Ticket – Berichtszeitraum 3. Quartal 2024.
- VDV & Deutsche Bahn. (2025a, 17. September). Evaluation zum Deutschland-Ticket: Bericht zur bundesweiten Marktforschung – Halbjahresbericht 2025.
- VDV & Deutsche Bahn. (2025b, 17. September). Interpretierende Zusammenfassung – Kernaussagen der bundesweiten Marktforschung zum Deutschland-Ticket – Berichtszeitraum 1. Halbjahr 2025.
- VDV (2026, 27. Januar). Erneut keine Kündigungswelle beim Deutschland-Ticket nach Preiserhöhung, Presseinformation, <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>
- Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV). (o. D.). Deutschlandticket: Einfach, klimafreundlich, günstig. <https://www.vzbv.de/deutschlandticket>
- Verkehrsministerkonferenz (VMK). (2025, 18. September). Beschluss-Sammlung der Sonder-Verkehrsministerkonferenz in München. <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/25-09-18-sonder-vmk/25-09-18-beschluesse.pdf>
- Vohra, V. (2025). Inference for the Marginal Value of Public Funds. SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5738770>
- Waldorf, I., Loder, A., Wurster, S., & Bogenberger, K. (2025). Low fare public transport as social policy? A study of Germany's 9-Euro-Ticket and Deutschlandticket via propensity score matching. *Transportation*, 52, 1–41. <https://doi.org/10.1007/s11116-024-10512-y>
- 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/meinung/flaechendeckende-verguenstigungen-im-oeffentlichen-verkehr-sind-nicht-das-richtige-mittel-fuer-verkehrswende-ld.1777783>

Die Autoren

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

Dr. Robert Bongaerts

Vorstand der exeo Strategic Consulting AG in Bonn

eMail: robert.bongaerts@exeo-consulting.com

Dr. Gerd Wilger

Vorstand der exeo Strategic Consulting AG in Bonn

eMail: gerd.wilger@exeo-consulting.com

website: www.exeo-consulting.com

Anhang A.: Messung der Nachfragewirkung und Hochrechnung

A.1. Randomisierte Bezugsfahrt mit dem Deutschlandticket

Die Untersuchungen des VDV zum DT verfolgen den Ansatz einer kontinuierlich durchgeführten Erhebung mit einem Stichtagsreporting in Bezug auf die letzte Nutzung des Tickets. Der exco-eigene Ansatz nutzt einen alternativen Untersuchungsansatz, der folgende Eckpunkte berücksichtigt:

- Durchführung der Interviews zum Monatsende. Die Befragten haben dann eine komplette Sicht auf den entsprechenden Nutzungsmonat des DT (Kalendermonat). Diese rückwirkende Monatsperspektive ist auch für andere Themenbereiche relevant (z.B. in der abschließenden Bewertung des Tickets, bei Aussagen über die Anzahl der Nutzungen des Tickets pro Monat etc.). Solange die Gültigkeit des Deutschlandtickets an den Kalendermonat gekoppelt ist, handelt es sich bei der Durchführung von Interviews zum Monatsende um den bestmöglichen Forschungsansatz zur Abdeckung des Monatsfensters.
- Ausgehend vom Tag des Interviews erfolgt die Frage nach dem letzten Tag der Nutzung des DT. Diese Datenerfassung hat auch eine befragungstaktische Relevanz.
- Im weiteren Schritt werden Angaben zur Anzahl an Tagen pro Monat mit Nutzung des DT eingeholt.
- Im folgenden Schritt erfolgt durch den Befragten eine Zuordnung von Fahrten auf unterschiedliche Fahrt-Typen. Als Fahrt-Typen werden z.B. vorgegeben: (a) Fahrten am Wohnort (Zielort), (b) Fahrten, die über den Wohnort hinausgehen, aber noch im Gebiet des/eines Verkehrsverbundes stattfinden, (c) Fahrten, die über das Gebiet des/eines Verkehrsverbundes hinausgehen, aber die Entfernung von 100 km nicht überschreiten und (d) Fahrten, die über das Gebiet des/eines Verkehrsverbundes hinausgehen und die Entfernung 100 km überschreiten.
- Erst danach wird auf Basis der zugeordneten Fahrten nach Fahrt-Typ jeweils ein Fahrt-Typ randomisiert bestimmt, zu dem dann die letzte Nutzung detailliert beschrieben wird (Bezugsfahrt).

A.2. Hochrechnung der Bezugsfahrt mit dem Deutschlandticket

Werden die Informationen bezüglich der Fahrtenstruktur (Aufteilung auf Fahrt-Typen) genutzt, um eine Gewichtung des Personendatensatzes in Hinblick auf das Fahrtenvolumen durchzuführen, lassen sich die Stichtagsdaten der Bezugsfahrt repräsentativ hochrechnen. Dieser Schritt ist auch entscheidend, um valide Aussagen zu Aspekten wie Fahrtenverlagerung und Klimaeffekten tätigen zu können.

A.3. Der Prozess zur Erfassung der Nachfragewirkungen und Hochrechnung von Verlagerungswirkungen (Fahrtenebene) wird in Abb. A.1 illustriert:

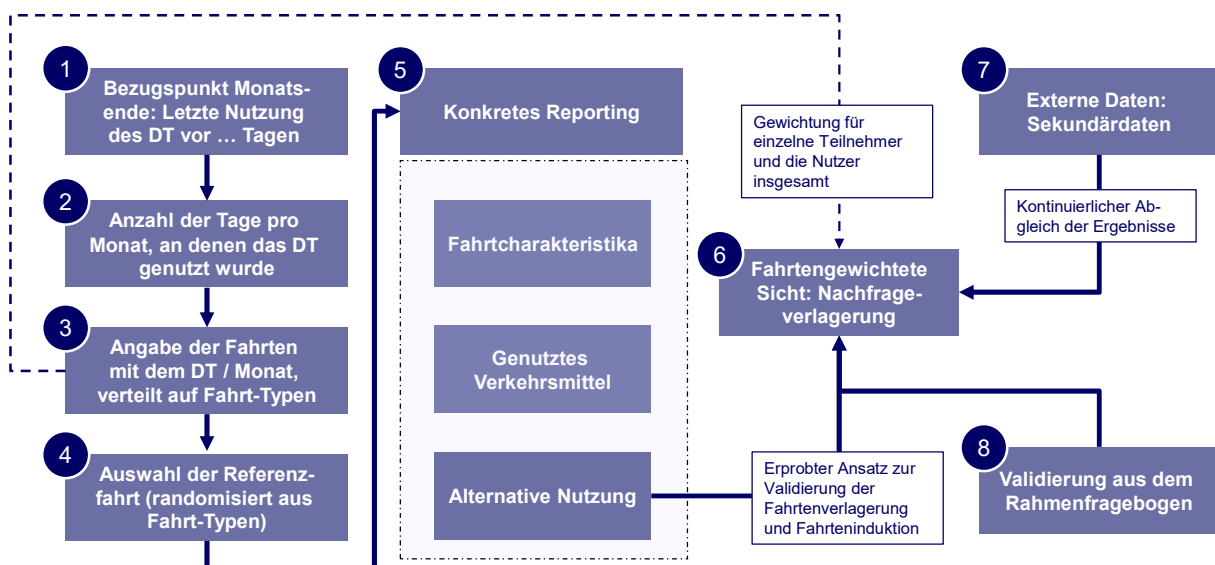


Abb. A.1: Ablauf zur Sicherstellung einer typischen DT-Nutzung und validen Hochrechnung von Nachfragewirkungen

Anhang B: Forschungsstand zur den Nachfrageverlagerungswirkungen durch das Deutschlandticket

Tabelle B.1: Forschungsstand zu Mobilitätseffekten seit Einführung des Deutschlandtickets

Studie / Besonderheiten	Zusatznachfrage für den Nahverkehr / ÖPNV	Fahrtenverlagerung und induzierter Verkehr	Gesamtmobilität
VDV und Deutsche Bahn (2024a); GfK; Passive Wegemessung per Smartphone; Vergleich Wege Jan-Apr. 2023 und Mai-Dez. 2023	Um 7 %-Punkte erhöhter Modalanteil bei DT-Besitzern (Delta zur Kontrollgruppe ohne DT)	Der Pkw-Modalanteil sinkt um 5 %-Punkte (Delta zur Kontrollgruppe ohne DT); eindeutig gegenläufige Entwicklung von ÖPNV- und Pkw-Mobilität	Keine Aussage; implizit legen die Ergebnisse keine deutliche Mobilitätsverlagerung nahe; spätere Berichte weisen einen Mobilitätsanstieg aus
Helferich et al. (2024); Repräsentativer Forschungsansatz; Panelerhebung; > 2.000 Befragte in 5 Messwellen (nur 2 Bundesländer)	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
Motzer et al. (2024); Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML; n=3.735 (Online Panel)	46 % der Befragten geben an, den ÖPNV häufiger zu nutzen, seit sie das DT besitzen	54 % der Personen, die aufgrund des DT ÖPNV-Mehrfahrten tätigten, haben diese zuvor im Pkw als Selbstfahrer:in zurückgelegt (26 % Pkw als Mitfahrer, 12 % neue Wege)	Implizit nur leichte Zunahme der Gesamtmobilität
MCC Berlin (2024); Analyse-Mobilfunkdaten; Fahrten mit mehr als 30 km Entfernung	Anzahl der Zugfahrten durch das DT deutlich um 30,4 % erhöht	Reduzierte Nutzung des Autos (7,6 % weniger gefahrene Autokilometer); aktualisiert 5 %	„Das bedeutet, dass die Menschen insgesamt nicht mehr unterwegs waren, sondern nur anders.“
Infas (2024); Evaluation des Deutschlandtickets: Erster Zwischenbericht für das BMDV	Mehrverkehrsquote: 35-40 % (54-67 % Fahrtensteigerung)	10-15 % der DT-Fahrten sind vom privaten Auto verlagert worden (<1 % von Carsharing)	Keine deutliche Zunahme der Gesamtmobilität (etwa 5 % der Fahrten mit dem DT sind induziert)
VDV und Deutsche Bahn, (2025a); Befragung via Online Panel; 14+ Jahre; Jan. bis Jun. 2025	Mehrverkehrsquote: 30 % (43 % Fahrtensteigerung)	14 % aller Fahrten mit dem DT sind induziert, 14 % von anderen Verkehrsmitteln verlagert (8,4 % vom Pkw)	Keine Aussage; implizit legen die Ergebnisse eine deutliche Mobilitätsverlagerung nahe
Waldorf et al. (2025); Propensity Score Matching auf Basis der Panelstudie Mobilität.Leben	„Both tickets (9-Euro-Ticket, DT) increased activity participation with public transportation...“	„The tickets also led to a slight reduction in car use.“ Beim DT signifikant geringere Wahrscheinlichkeit, das Auto ≥ 4 Tage pro Woche zu nutzen	Keine signifikante Steigerung der Gesamtreisen; Hinweis: „The (effective) sample size is relatively small“
Gaus und Link (2025); Smartphone-basierte Mobilitätsstudie; 3.000 Teilnehmer; Apr.-Dez. 2023	Der Anteil der ÖPNV-Fahrten stieg von 12,85 % (Apr. 2023) auf 14,22 % (Mai-Dez. 2023)	„Overall, we find very limited effects of the Deutschlandticket on the travel behaviour of our panel participants“	„... The effects on the entire sample are very small and cannot per se be attributed to the Deutschlandticket“
Daniel et al. (2025); Beobachtung; u.a. auf Basis von Daten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	Mittlerer Anstieg der Fahrgastzahlen: 18-26 % (städtische Korridore)	Punktrückgang motorisierter Individualverkehr (MIV): regional sehr heterogen, im Schnitt 3-8 %	Moderater Nettoeffekt bei der Gesamtmobilität
Koch et al. (2025); Kooperationsstudie exo und Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung	Befragungs- und Beobachtungsdaten zeigen deutliche Nachfragezuwächse (mit der Entfernung ansteigend); 2023-2024	12 bis 16 % aller Fahrten mit dem DT werden vom Pkw verlagert. Bis zu 5 % der Autokm werden durch das DT substituiert	Keine Anhaltspunkte für ein deutlich höheres Mobilitätsniveau insgesamt (konsistent bei Befragungs- und Beobachtungsdaten)
Schelewsky, M. (2025); aktualisierte Ergebnisse der infas-Studie für das BMDV; n=15.000	Befragungsdaten zeigen Nachfragezuwächse, DT als „Gamechanger“	12 bis 20 % aller DT-Fahrten werden vom Pkw verlagert. < 5 % der Fahrten sind induziert	Keine Anhaltspunkte für ein deutlich höheres Mobilitätsniveau insgesamt

Anhang C.: Veränderung der Mobilität in Deutschland auf der Makroebene (2014-2024)

C.1. Analyse der induzierten Verkehrswende durch das Deutschlandticket

Die Entwicklung der Mobilität in Deutschland zeigt seit der Einführung des DT im Mai 2023 eine signifikante strukturelle Veränderung. Während die allgemeine Pkw-Mobilität im Jahr 2024 mit circa 5 % weiterhin deutlich unter dem Referenzniveau von 2019 (Vor-Corona-Niveau) verharret, verzeichnet der Liniennahverkehr im selben Zeitraum einen Zuwachs von etwa 8 % über dem Basisjahr. Es zeigt sich ein unmittelbar gegenläufiger Trend, der primär durch das neue Tarifangebot Deutschlandticket initiiert wurde (Abb. C.1; Kraftfahrt-Bundesamt, 2026; Destatis, 2026; Krämer, 2025a).

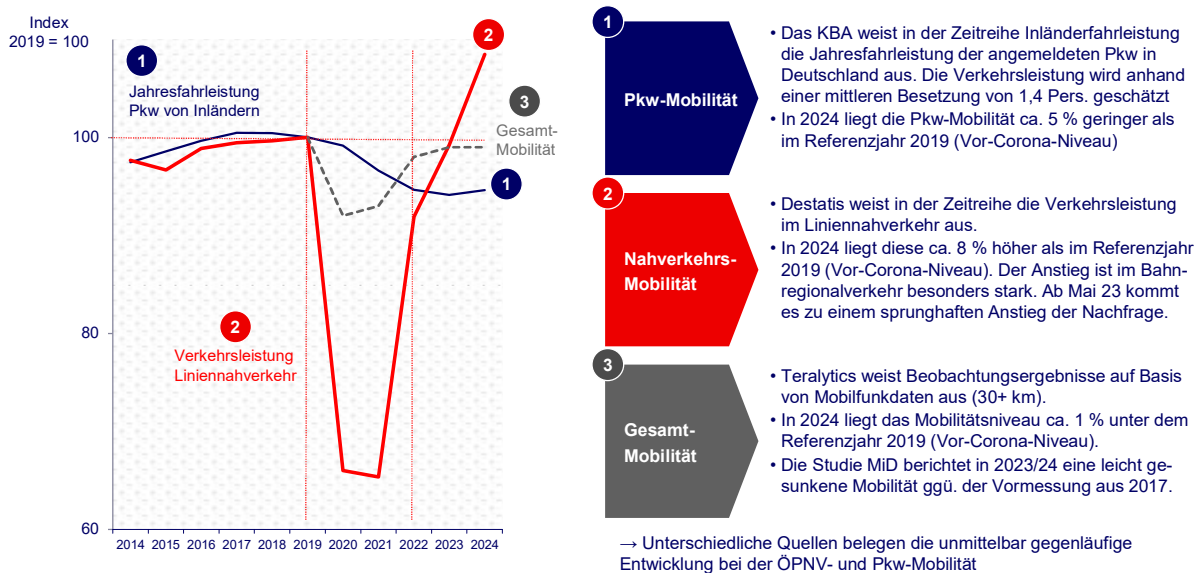


Abb. C.1: Makroebene – Veränderung der Mobilität in Deutschland 2014-2024

C.2. Vernetzung der Perspektiven: Makro- und Mikroebene

Zusätzliche Erkenntnisse ergeben sich aus einer Vernetzung der Makroebene mit den Ergebnissen aus Abb. 2. Ein zentraler Aspekt der wissenschaftlichen Debatte ist die Frage, ob die gestiegene ÖPNV-Nachfrage lediglich zusätzliche Wege (induzierte Mobilität) generiert oder eine echte Verkehrsverlagerung darstellt. Die vorliegenden Daten stützen die These der Verlagerung massiv: Der Anteil der Fahrten mit dem Deutschlandticket, die zuvor mit dem Pkw zurückgelegt wurden, stieg im Hamburger Verkehrsverbund (hvv) von durchschnittlich 8 % im Einführungsjahr 2023 auf 17 % im Jahr 2025 an. Im Gegensatz dazu blieb die rein induzierte Mobilität – also Fahrten, die ohne das Ticket überhaupt nicht stattgefunden hätten – mit Werten meist unter 5 % auf einem stabil niedrigen Niveau. Damit übersteigt der Verlagerungseffekt den Induktionseffekt um mehr als das Dreifache, was die Effizienz des Tickets als Klimaschutzinstrument unterstreicht.

Besonders deutlich wird die Lenkungswirkung bei der Betrachtung spezifischer Nutzergruppen und Regionen. Bei Neu-Abonnenten des Deutschlandtickets stammt im Jahr 2025 bereits mehr als jede dritte Fahrt (36 %) ursprünglich vom Pkw. Zudem entfaltet das Ticket seine größte Wirkung in autoaffinen Räumen: Im Umland ist die Verlagerungsquote mit 29 % mehr als doppelt so hoch wie im urbanen Zentrum Hamburgs (13 %). Auch in der Kernzielgruppe der Berufstätigen (27-64 Jahre) zeigt sich mit einer Verlagerungsrate von 18 % eine überdurchschnittliche Veränderung des Modalsplits. Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass das Deutschlandticket eine substantielle Mehrnachfrage im öffentlichen Verkehr generiert hat, die sich jedoch nicht primär aus zusätzlichem (gänzlich neuen) Verkehrsaufkommen speist. Vielmehr belegen die Daten eine progressive Substitution von Pkw-Fahrten durch den Schienen- und Linienverkehr, wobei die induzierte Mobilität eine untergeordnete Rolle spielt. Die zeitliche Korrelation zwischen dem Rückgang der Pkw-Fahrleistung und dem Anstieg der DT-Nutzung bestätigt die Wirksamkeit preispolitischer Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätswende.

Die Gegenläufigkeit (Zunahme Nahverkehrsnutzung vs. Abnahme Pkw-Nutzung) zeigt sich nicht nur im hvv, sondern auch bundesweit (Koch et al., 2025; Daniel et al., 2025; Krämer, 2025a). Auch die Veränderung der Pendlermobilität (Destatis, 2025a) bestätigt den Zusammenhang.