

# **Kritische Anmerkungen zum Deutschlandticket**

Praxisforum Verkehrsforschung

Wie man die Verkehrswende vermisst

Berlin, 9.4.2024

Prof Dr. Christian Böttger

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

# Deutschland-Ticket - Status

Das Deutschland-Ticket (D-Ticket) wurde vor knapp einem Jahr eingeführt  
Vor Einführung keine Diskussion der Nutzungsergebnisse des 9-Euro-Tickets  
Begrenzte Daten zu Nutzung, Verlagerungs- und Emissionseffekten

# Deutschland-Ticket - Erwartungen

Erhebliche Verlagerungseffekte

Perspektivisch 17 Mio. Deutschland-Tickets

CO<sup>2</sup> – Einsparungen im Bereich von 3 – 4 Mio. t p.a.

Vereinfachung der Strukturen bei den Aufgabenträgern

Entlastung von Geringverdienern

# Deutschland-Ticket – Aktuelle Diskussionen

Finanzierung noch nicht gesichert, permanente Nachverhandlungen

Weitere Ausgestaltung (Mitnahme, Fahrradmitnahme, 1.Klasse-Nutzung, Sozialticket, Abo)

Keine umfassende Begleitforschung

Messung der Nachfrageeffekte schwierig wg. Störvariablen (Corona-Einbruch mit Rebound-Effekt, Benzinpreisentwicklung, Qualitätsprobleme ÖPNV/SPNV)

# Deutschland-Ticket – Bisherige Ergebnisse

Positiver Effekt ist die Vereinfachung Ticketkauf für Vielreisende

Erlösausfälle > 4 Mrd. € jährlich (?)

Bisher ca. 11 Mio. Deutschland-Tickets monatlich

5 % der Fahrten mit dem Deutschland-Tickets sind verlagert (oder 7 % oder 11 %)



Bei 110 Mrd. pkm im ÖPNV p.a.  
davon 80 % von D-Ticket Nutzern (?)  
= ca. 4,4 Mrd. pkm zusätzlich  
bei 100 g CO<sup>2</sup> Vorteil des ÖV  
= ca. 0,4 Mio. t CO<sup>2</sup> Einsparung  
Bei 4 Mrd. € Kosten  
= 10.000 € Kosten je t CO<sup>2</sup> Einsparung



Bei 110 Mrd. pkm im ÖPNV p.a.  
davon 80 % von D-Ticket Nutzern (?)  
= ca. 4,4 Mrd. pkm (4 %) zusätzlich  
bei 11 Mrd. € Ticketerlösen bisher  
und 4 Mrd. € Erlösverlust (36 %)  
= Nachfrageelastizität ca. 0,11

# Deutschland-Ticket – Kritikpunkte

Hoher Subventionsbedarf mit geringem Nutzen (verkehrlich/sozial)

Größter finanzielle Nutznießer Pendler aus dem Umland („Speckgürtel“)

Fixpreis/Flatrate

- Anreiz für Fernpendeln
- Zusätzlicher Freizeitverkehr → Selektive Überfüllung
- Entfall der Möglichkeit, Nachfrage über den Preis zu steuern

Keine Verschlinkung der Strukturen bei Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern

- Höhere Komplexität durch zusätzliche Tickets/Einnahmeverteilung
- Geld kommt künftig nicht vom Markt, sondern vom Staat → mehr Lobbyisten

# Deutschland-Ticket – Fazit

Einführung des Deutschland-Tickets politisch nicht durchdacht, keine Nutzung der Ergebnisse des Neun-Euro-Tickets

DB und VDV als Auftragnehmer der Begleitforschung mit offensichtlichen Interessenkonflikten

Bislang nur selektive Offenlegung von Ergebnissen durch den VDV

→Keine seriöse Bewertung der Erfolge möglich

Vor allem aber ein weiteres Beispiel für die „Entintellektualisierung“ politischer Entscheidungsprozesse