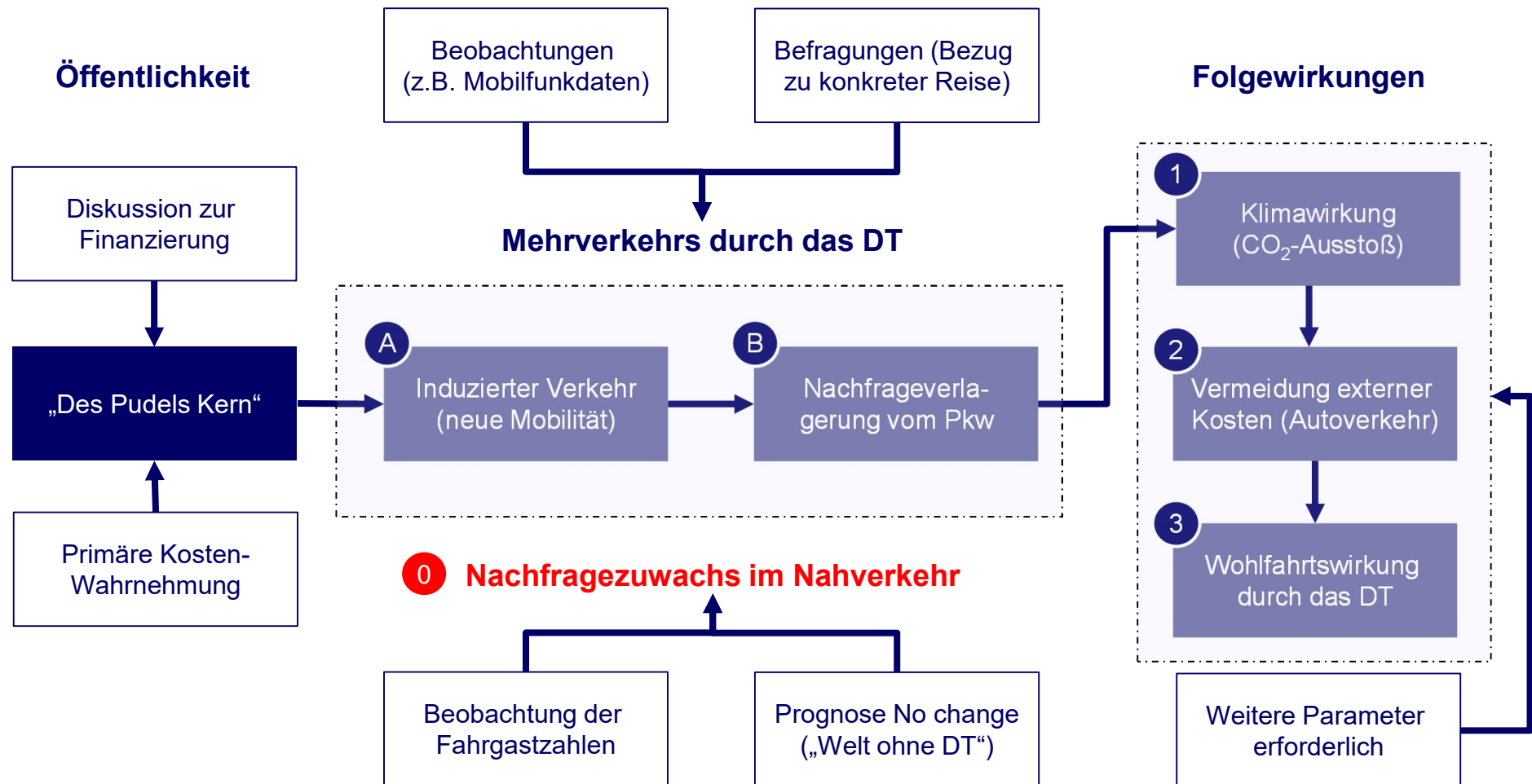

Den ÖPNV-Gamechanger einmal anders betrachtet: Deutschlandticket und seine volkswirtschaftlichen Effekte

Praxisforum Verkehrsforschung / House of Logistics & Mobility (HOLM)

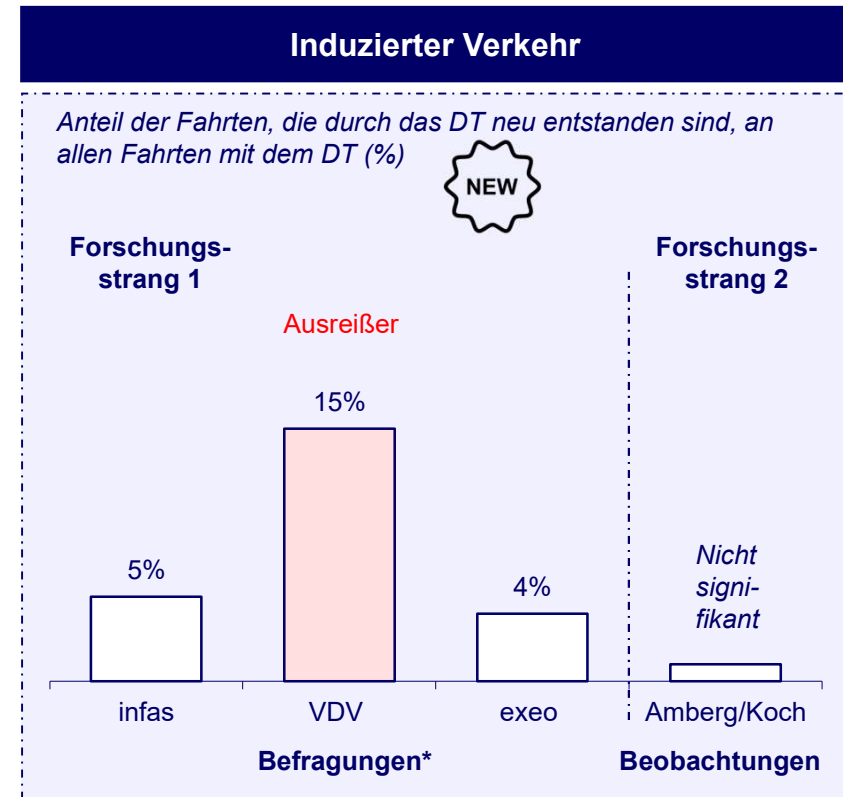
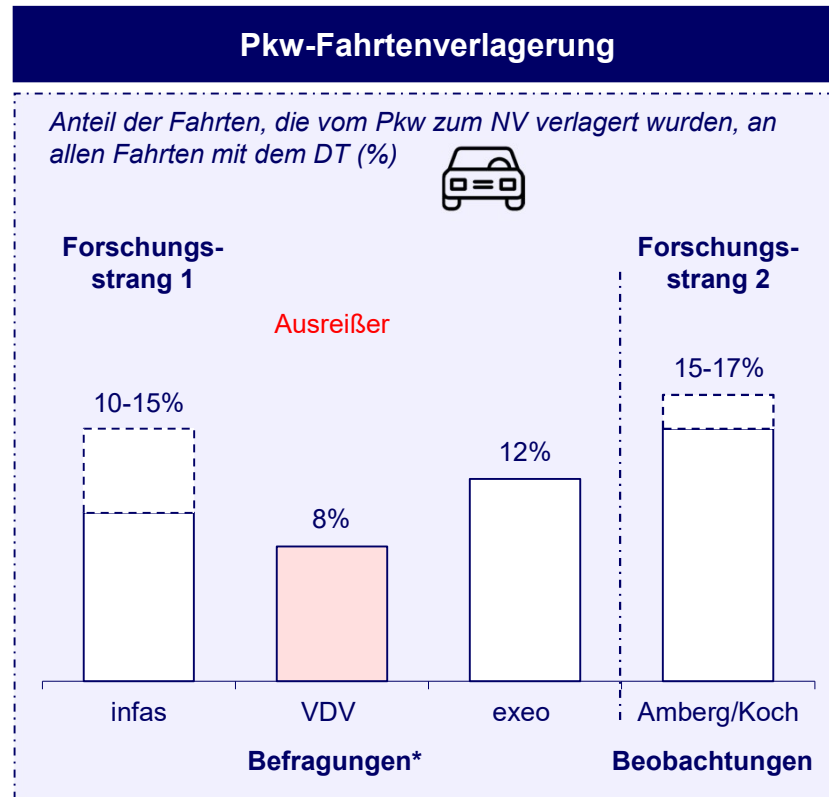
Frankfurt am Main, 02.12.2025

Prof. Dr. Andreas Krämer
exeo Strategic Consulting AG
Wittelsbacherring 24
53115 Bonn
andreas.kraemer@exeo-consulting.com
Tel. +49 (0) 178 256 2241

Der Wirkungsmechanismus des Deutschlandtickets: Primär induzierter Verkehr oder Nachfrageverlagerung?



Befragungs- und Beobachtungsergebnisse: Effekt der Nachfrageverlagerung vom Pkw größer als der induzierte Verkehr

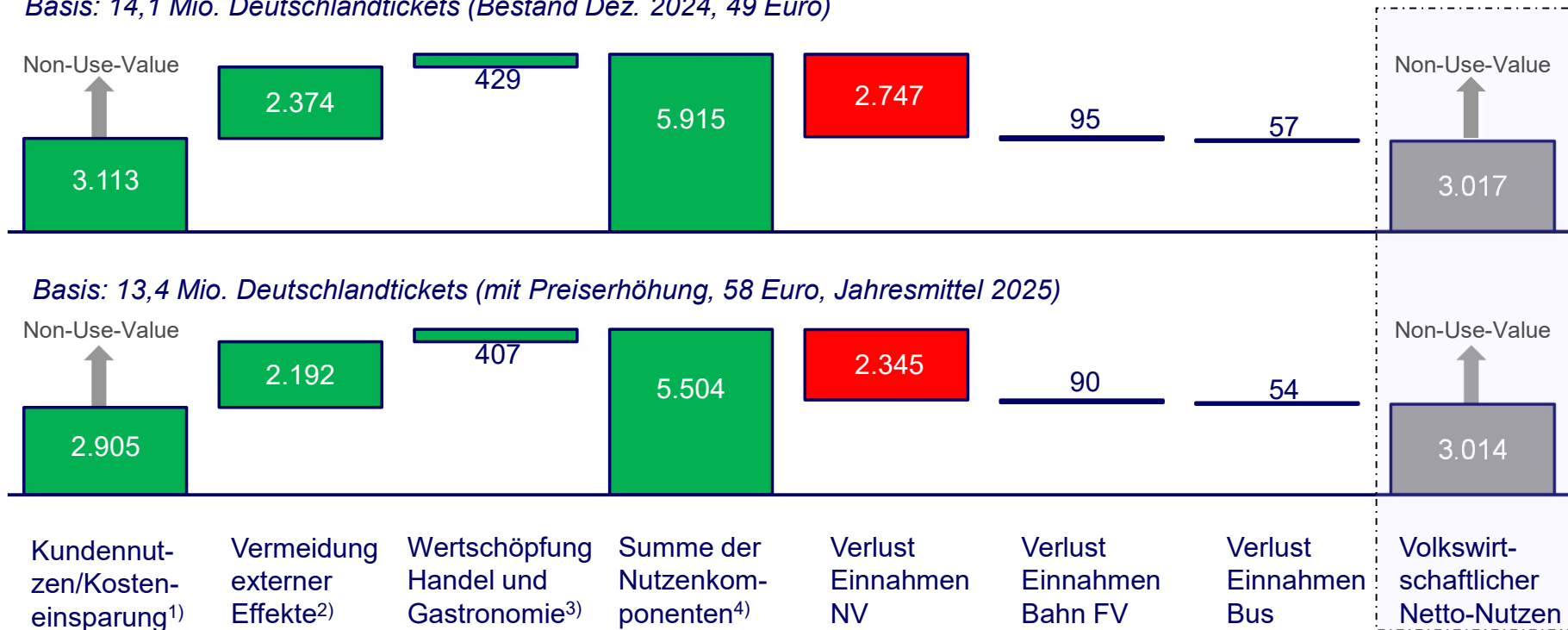


* Infas (2024), Basis Aug.-Okt. 2024; VDV und Deutsche Bahn (2024), Basis Jul.-Sep. 2024; exeo: Aggregierte Betrachtung von 3 Studien mit vergleichbarem Erhebungsdesign (Referenzmonate Sep. 2023, Jul. 2024 und Dez. 2024).

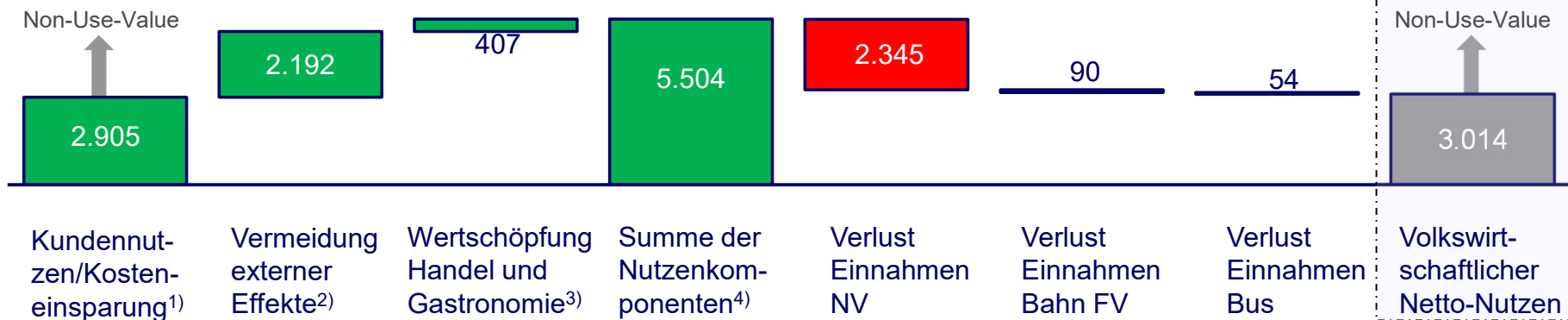
Die Wohlfahrtswirkung durch das Deutschlandticket: Eine Kosten-Nutzen-analytische Betrachtung

Kosten-Nutzen-Analyse für das Deutschlandticket (Mio. Euro p.a.)

Basis: 14,1 Mio. Deutschlandtickets (Bestand Dez. 2024, 49 Euro)



Basis: 13,4 Mio. Deutschlandtickets (mit Preiserhöhung, 58 Euro, Jahresmittel 2025)



1) Kumulierte Zahlungsbereitschaft oberhalb des Ticketpreises (Konsumentenrente).

2) Mittlerer Wert an aggregierten externen Effekten je Pkm multipliziert mit den substituierten Pkm vom Pkw.

3) Durch das Deutschlandticket induzierte Mehrausgaben und die entstehende Wertschöpfung in Handel und Gastronomie.

4) Es werden nicht alle Effekte quantifiziert: Imagegewinn für die NV-Branche und für den Standort Deutschland; Initialpunkt für strukturelle Veränderungen in der Branche / Digitalisierung; Komplexitätsreduktion und verbesserte soziale Teilhabe. Annahme: Vertriebskosten-Wirkungen neutral.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG; (Krämer, 2025)

Marginal Value of Public Funds (MVPF): In der konservativen Bewertung liegt der MVPF für das Deutschlandticket bei mehr als 2*

Umrechnung der eigenen Daten in einen Marginal Value of Public Funds (2025)¹⁾

Konservativ (ohne Non-Use-Value) ²⁾	$\text{MVPF} = \frac{\text{Total Benefits (5,504 Mrd.€)}}{\text{Netto-Kosten der Politik (2,345 Mrd.€)}} = 2,35$	~ 1,8 bei Kosten 3,0 Mrd. €
Optimistisch (inkl. Non-Use-Value) ³⁾	$\text{MVPF} = \frac{\text{Total Benefits (8,900 Mrd.€)}}{\text{Netto-Kosten der Politik (2,345 Mrd.€)}} > 3,70$	~ 3,0 bei Kosten 3,0 Mrd. €

* Untere Grenze deutlich positiver Projekte, vgl. Vohra, V. (2025). Inference for the Marginal Value of Public Funds. *Available at SSRN 5738770*.

- 1) Analoge Berechnung zu Andor et al. (2025). Public transport pricing: An evaluation of the 9-Euro ticket and an alternative policy proposal. *Economics of Transportation* 42 (2025), 100415.
- 2) Total Benefit / Einnahmenminderung durch das DT (alternativ: 3 Mrd. Finanzmittel durch Bund und Länder).
- 3) Non-Use-Value: Altruistischer Wert + Optionswert + Sympathiewert (Segment: Keine DT-Nutzung seit Mai 2023): Obere Grenze 3,4 Mrd. Euro p.a.; Quelle: Krämer (2026). Nutzer und Nutzen des Deutschlandtickets, *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, Heft 1-2026, im Druck.