

Evaluation Deutschlandticket Zwischenbericht Wahrnehmung und Nutzung

Evaluation der verkehrlichen Wirkung
und der Umwelteffekte



In Kooperation mit:



Im Auftrag des:



Projekt:

7992 – Evaluation Deutschlandticket
beauftragt durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV)
Bonn, Oktober 2025

Text: Bernd Ermes, Robert Follmer, Stefan Heider, Marc Schelewsky (infas)
Niklas Höing, Tobias Kuhnimhof, Conny Louen (ISB/RWTH Aachen)
Niklas Bark, Hendrik Koch, Christina Plotz, Jörg Sarnes (mobilité)
Stefan Hubrich (TU Dresden)
Layout und Grafik: Julia Surowiec

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Ermes, Bernd, Follmer, Robert, Heider, Stefan, Schelewsky, Marc,
Höing, Niklas, Kuhnimhof, Tobias, Louen, Conny,
Bark, Niklas, Koch, Hendrik, Plotz, Christina, Sarnes, Jörg,
Hubrich, Stefan (2025): Evaluation Deutschlandticket Zwischenbericht
Wahrnehmung und Nutzung Evaluation der verkehrlichen Wirkung und
der Umwelteffekte, Frühjahr 2025, Bonn.

Kurzform:

infas, ISB/RWTH Aachen, mobilité, TU Dresden (2025): Evaluation Deutschlandticket Zwischenbericht Frühjahr 2025, Bonn

Die Arbeiten zur „Evaluation Deutschlandticket“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) haben im Spätsommer 2024 begonnen. Auftragnehmer ist ein Konsortium mehrerer Partner. Die Leitung liegt bei dem Bonner infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. Das Team wird erweitert durch das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) an der RWTH Aachen, der TU Dresden sowie der Unternehmensberatung mobilité aus Köln. Die Evaluation nutzt eigene qualitative wie quantitative Primärerhebungen, entwickelt Sekundäranalysen weiterer Erhebungen und greift auf unterschiedliche Statistiken zum Deutschlandticket zu. Sie ist mehrjährig angelegt und reicht nach dem gegenwärtigen Planungsstand bis in das Jahr 2027.

Der vorliegende öffentliche Zwischenbericht stellt den aktuellen Arbeits- und Erhebungsstand bis Ende März 2025 vor und liefert einen Einblick in die bisherigen Ergebnisse zur Wahrnehmung und Nutzung des Tickets. Die Berichtsreihe wird halbjährlich fortgesetzt.

infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
und das weitere Projektteam

	Inhalt
6	Ergebnistelegamm
7	1. Einleitung
7	1.1. Hintergrund und Methodik der Evaluation
8	1.2. Ziele dieses Zwischenberichts
9	2. Aktueller Stand des Deutschlandtickets
9	2.1. Verkaufszahlen und Nutzungsdaten
11	2.2. Länderspezifische Unterschiede in der Nutzung
16	3. Verkehrliche Auswirkungen – vertiefende Studien und neue Ergebnisse (AP 1)
16	3.1. Besitzbetrachtung: Detailanalyse des Deutschlandticket- Besitzes und dessen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten
21	3.2. Fahrtenhäufigkeit mit dem Deutschlandticket – Wie unterscheiden sich die Nutzenden?
26	3.3. Verlagerungswirkungen des Deutschlandtickets
36	3.4. Multimodalität: Nutzung des Deutschlandtickets in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln
37	4. Sozioökonomische Auswirkungen – Schwerpunkt auf Inklusion und Digitalisierung (AP 2)
37	4.1. Teilhabewirkungen des Deutschlandtickets
39	4.2. Digitalisierung der Mobilität durch das Deutschlandticket: Beitrag zur Förderung digitaler Lösungen im Verkehrssegment
41	5. Klimaseitige Auswirkungen – Umweltauswirkungen und Nachhaltigkeit (AP 3)
41	5.1. Methodik und Zielsetzung der klimaseitigen Analysen
42	5.2. Einsparung von CO ₂ -Emissionen und Beitrag zum Klimaschutz
43	6. Zukunftsaussichten des Deutschlandtickets
43	6.1. Mögliche Erweiterungen und Anpassungen des Angebots
44	6.2. Was sagen andere Studien?
48	7. Zwischenbilanz
49	Literatur

Ergebnistelegamm

- Die Deutschlandticket-Evaluation im Auftrag des BMV setzt sich umfassend mit allen Aspekten des Ticketangebots auseinander. Sie kombiniert methodisch anspruchsvolle eigene Primärerhebungen mit außerordentlich zuverlässigen Sekundärquellen.
 - Die Evaluation fokussiert nicht nur auf die Deutschlandticket-Nutzung, sondern auch auf Potenziale. Zusätzlich nimmt sie vertriebliche und tarifliche Aspekte der Branche unter die Lupe. Der vorliegende öffentliche Zwischenbericht konzentriert sich auf Wahrnehmung und Nutzung des Tickets.
 - Das Deutschlandticket erreicht pro Monat etwa ein Fünftel der erwachsenen Bevölkerung. Im I. Quartal 2025 rangiert der Ticketbestand im Bereich von gut 13 Mio. monatlichen Beziehern.
 - In den ersten Monaten 2025 liegt der Anteil der Deutschlandticket-Fahrten an allen ÖPNV-Fahrten im Bereich der 60-Prozent-Marke.
 - Das Ticket konnte die nach der Corona-Pandemie stark beeinträchtigte ÖPNV-Nachfrage ganz wesentlich mitstabilisieren. Dabei ist es gelungen, mehr ÖPNV-Fahrgäste für diese neue Zeitkarte zu gewinnen, als es dieser Angebotssektor zuvor vermochte.
- Dies ist ein Effekt der Preisreduktion und der damit gesenkten Nutzungsschwellen.
- Damit ist das Ticket auch für Neukunden interessant. Deren Anteil liegt im Bereich von unter 10 Prozent, kann aber bei einer Verstetigung des Angebots ausgebaut werden – eine weitgehende Preisstabilität und weitere Vermarktungsbemühungen vorausgesetzt.
 - Unter dieser Bedingung können auch weitere aktuelle ÖPNV-Kunden für das Ticket gewonnen werden, die sich zurzeit noch für Bartarifangebote entscheiden oder bereits erste Erfahrungen mit dem Deutschlandticket gesammelt haben.
 - Das neue Angebot wird positiv bewertet, aber Nicht-Kunden wissen (zu) wenig über das Ticket. Die Vermarktung durch die Ticketanbieter sollte also ebenso mit Blick auf diese Zielgruppe intensiviert werden.
 - Es sind verkehrliche Wirkungen und erste, ausbaufähige Einsparungen im Pkw-Verkehr erkennbar. Die direkten CO₂-Einsparungen im Pkw-Verkehr lagen im Jahr 2024 im Bereich von rund 2,5 Mio. t jährlich, einen methodenbedingten Fehlerspielraum von +/- einem Fünftel berücksichtigt.



1. Einleitung

1.1. Hintergrund und Methodik der Evaluation

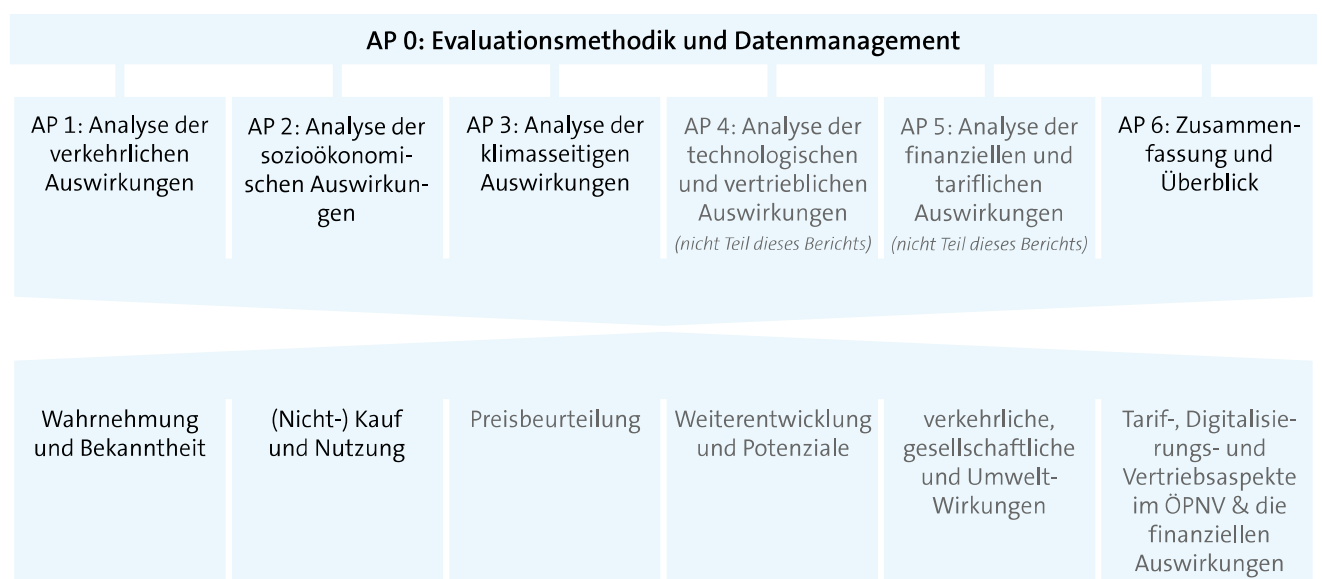
Die Evaluation des Deutschlandtickets basiert auf einem systematisch strukturierten Forschungsdesign mit sechs Arbeitspaketen. Im Zentrum steht eine umfassende Primärdatenerhebung über 29 Monate von August 2024 bis zum Jahresende 2026. Sie umfasst monatlich 1.500 telefonische Interviews zu verschiedenen Aspekten des Tickets auf Basis einer repräsentativen Zufallsstichprobe der Bevölkerung ab 16 Jahren.

Die methodische Struktur ist in thematische Arbeitspakete (AP) gegliedert (siehe Abbildung 1): Als Fundament dient das AP 0 (Evaluationsmethodik und Datenmanagement), das die methodischen Grundlagen legt und das übergreifende Datenmanagement sicherstellt. Darauf aufbauend analysiert AP 1 die verkehrlichen Auswirkungen, indem es Nutzungsmuster, Verkehrsverlagerungseffekte und Änderungen im Mobilitätsverhalten untersucht. AP 2 widmet sich den sozioökonomischen Auswirkungen mit besonderem Fokus auf gesellschaftliche Teilhabewirkungen verschiedener Bevölkerungsgruppen, während AP 3 systematisch die klimaseitigen Effekte quantifiziert, insbesondere die CO₂-Einsparungen durch veränderte Verkehrsmittelwahl. In weiteren Arbeitspaketen wurden die gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen werden hierbei ebenso

analysiert wie die vertrieblichen und tarifrechtlichen Aspekte. Der vorliegende erste Zwischenbericht konzentriert sich auf die AP 1 bis 3. Die zentrale Aufgabe der Evaluation besteht darin, eine umfassende, methodisch fundierte Bewertung des Deutschlandtickets zu liefern, die über punktuelle Betrachtungen hinausgeht und durch ihre Langzeitperspektive von 29 Monaten belastbare Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen schafft. Dabei verknüpft ein elaboriertes Datenerhebungs- und Auswertungskonzept diverse Datenquellen. Hierbei werden sowohl quantitative als auch qualitative Erhebungsmethoden eingesetzt. Die methodische Vielfalt ermöglicht eine umfassende und stetig wachsende Bewertung des Deutschlandtickets.

Die Evaluation nutzt nicht nur die beschriebenen eigenen Erhebungen, sondern greift darüber hinaus auf umfassende Sekundärdaten zurück. Zentrale Quellen zur Verkehrsmittelnutzung bilden die Studien „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und das „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV). Sie stellen in großen Stichprobenumfängen umfassende Basisdaten zur Verkehrsmittelwahl und ÖPNV-Ticketnutzung bereit. Ergänzend fließen Daten der MOBICOR-Erhebung (2020–2023, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung WZB und

Abbildung 1: Überblick der Arbeitspakete und Inhalte der Evaluation



infas) ein. Sie bietet Vergleichswerte zum 9-Euro-Ticket, zum Deutschlandticket und zur Mobilitätsteilnahme.

Mit in das Gesamtergebnis einbezogen werden auch Ergebnisse verschiedener weiterer Erhebungen zum Deutschlandticket außerhalb der hier vorgestellten Evaluation.

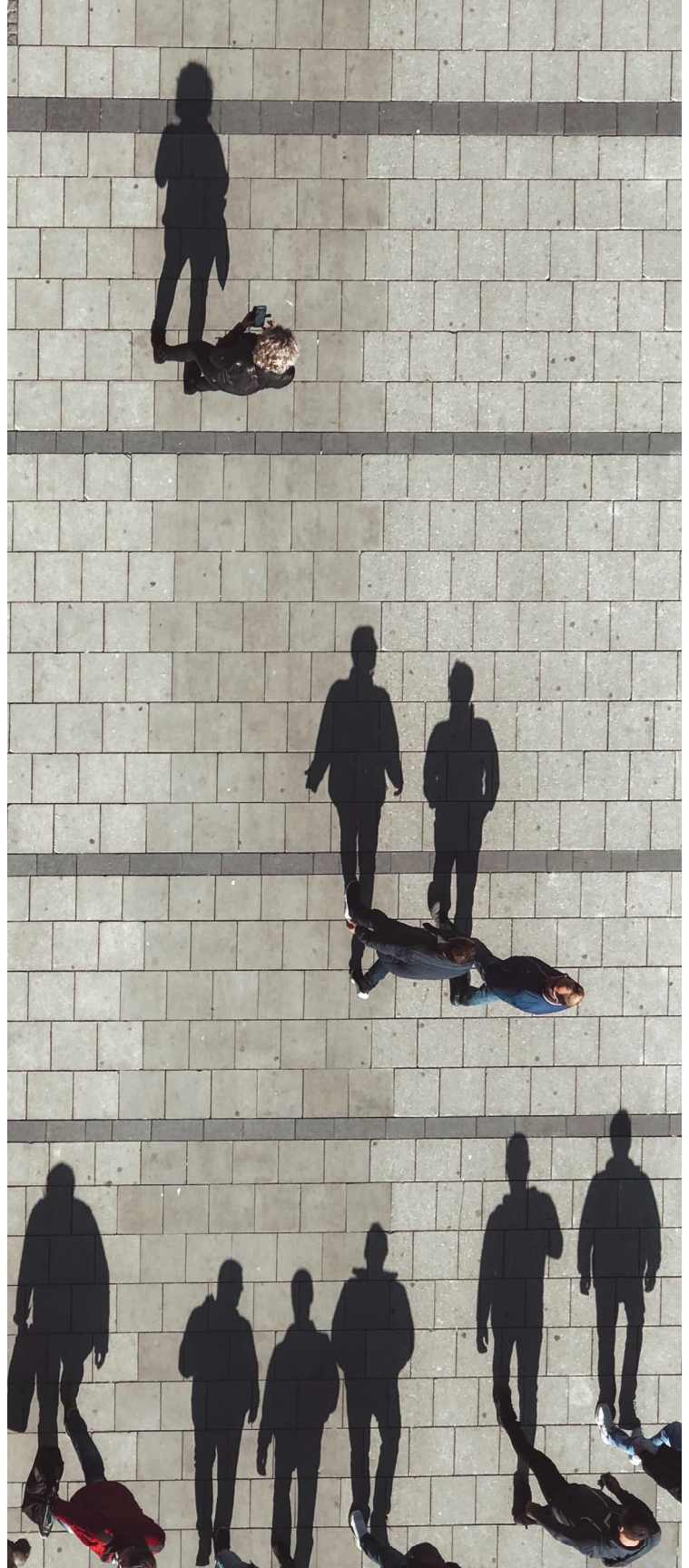
1.2. Ziele dieses Zwischenberichts

Dieser Zwischenbericht baut auf dem im November 2024 vorgelegten ersten Zwischenbericht auf und erweitert die Erkenntnisbasis durch eine vergrößerte Datenbasis der zentralen Primärerhebung. Während der erste Bericht auf 4.603 Interviews aus drei Erhebungsmonaten (August bis Oktober 2024) basierte, umfasst die aktuelle Auswertung bereits 12.241 Personeninterviews (Stand Ende März 2025) sowie 9.745 berichtete Deutschlandticket-Wege und 15.253 berichtete Pkw-Wege. Dies erlaubt an vielen Stellen spezifischere Aussagen zu verschiedenen Themen. Darüber hinaus konnten durch die erste Integration der Ende März 2025 veröffentlichten Ergebnisse der MiD 2023 differenziertere Analysen zur Ticketnutzung erstellt werden.

Diese Erweiterungen gehen mit einer methodischen Weiterentwicklung der Analysen einher. Während der erste Zwischenbericht auf deskriptive Auswertungen beschränkt war, erlaubt die größere Datenbasis nun den Einsatz multivariater statistischer Verfahren und zielgerichteter Kausalanalysen.

Die wachsende Stichprobe ermöglicht zudem eine präzisere Identifikation regionaler Unterschiede. Durch eine Differenzierung nach Ländern, städtischen, suburbanen und ländlichen Räumen können regionale Nutzungsmuster und unterschiedliche Wirkungen des Deutschlandtickets detailliert untersucht werden, (siehe hierzu Kapitel 2.2). Mit der entstehenden längeren Zeitreihe können zudem Entwicklungstrends identifiziert werden.

Der zweite Zwischenbericht legt besonderes Augenmerk auf die Vertiefung zielgruppenspezifischer Wirkungen. Unterschiedliche soziodemografische Gruppen und deren spezifische Nutzungsmuster und Mobilitätsveränderungen werden eingehend analysiert, um ein differenziertes Verständnis der sozialen Dimensionen des Deutschlandtickets zu gewinnen.



2. Aktueller Stand des Deutschlandtickets

2.1. Verkaufszahlen und Nutzungsdaten

Die Evaluation zeigt, dass etwa ein Fünftel der Bevölkerung ab 16 Jahren das Deutschlandticket nutzt – 12 bis 13 Prozent regelmäßig und 7 bis 9 Prozent gelegentlich, siehe Abbildung 2. Diese Quote aktiver Nutzer markiert einen beachtlichen Erfolg für ein noch junges Mobilitätsangebot. Zudem identifiziert sie mit ebenfalls 12 Prozent einen signifikanten Anteil ehemaliger Nutzer. Dies deutet einerseits auf eine gewisse Fluktuation hin, zeigt andererseits aber auch, dass das Potenzial größer ist als aktuell realisiert.

Bemerkenswert ist zudem der mit 11 Prozent hohe Anteil Interessierter, die bislang noch nicht zu Kunden geworden sind – hier liegt ein weiteres unmittelbares Wachstumspotenzial. Zusammengefasst mit den ersten Segmenten umfasst der potenzielle Kundenkreis demnach so fast die Hälfte der Bevölkerung.

Gleichzeitig zeigt die entsprechende Abbildung eine Herausforderung: Mehr als die Hälfte der Bevölkerung steht dem Angebot derzeit distanziert gegenüber, ist also unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht an dem neuen Ticket interessiert.

Die rechte Grafik in Abbildung 2 verdeutlicht eine klare Polarisierung bei der Ticketbekanntheit: Während aktuelle Nutzer das Angebot gut kennen, ist die Bekanntheit in anderen Gruppen deutlich geringer. Diese Zweiteilung unterstreicht den Bedarf an verstärkten Kommunikationsmaßnahmen, um die Vorteile des Deutschlandtickets breiter bekannt zu machen.

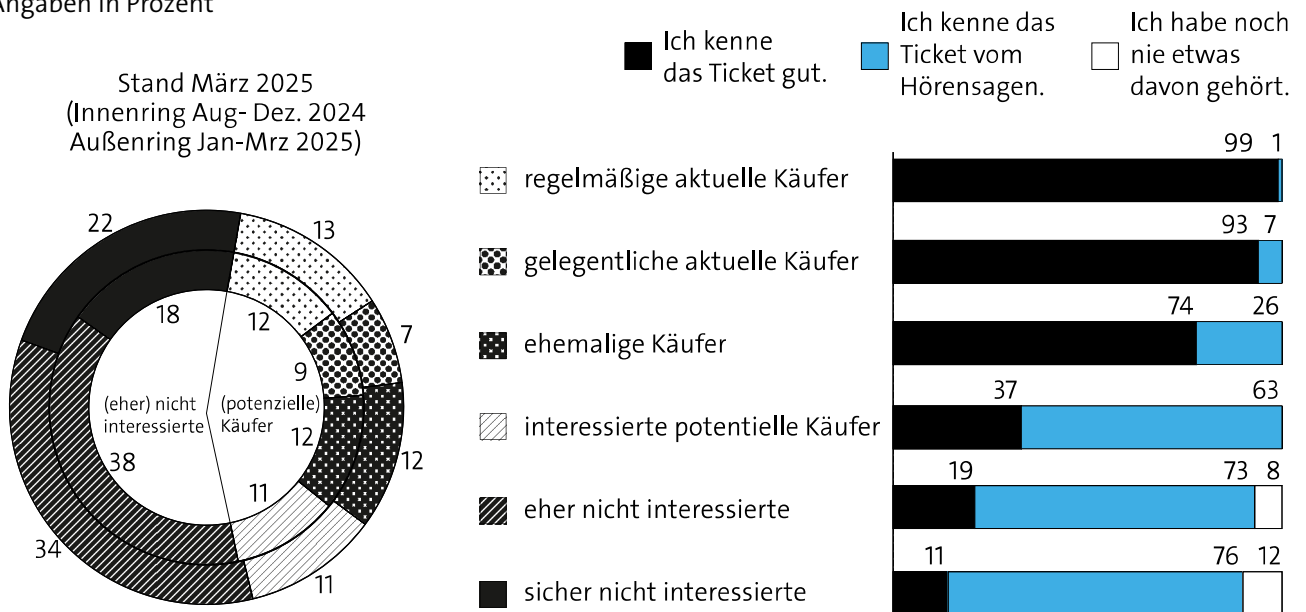
Insbesondere bei potenziellen Käufern ist der Anteil derer, die das Ticket nur vom Hörensagen kennen, beträchtlich – ein Hinweis auf ungenutzte Wachstumspotenziale durch gezieltere Information.

Die Daten legen mit Blick auf die recht hohen Anteile gelegentlicher oder ehemaliger Nutzer nahe, dass die Bindungskraft des Tickets noch nicht optimal ist. Für eine nachhaltigere Marktdurchdringung scheinen intensivere Kundenbindungsmaßnahmen und eine klarere Kommunikation der Ticketvorteile notwendig.

Gründe für Kauf und Nichtkauf des Deutschlandtickets

Bei den Motiven für und gegen den Erwerb des Tickets zeichnen sich eindeutige Muster ab (siehe Abbildung 3). Bei den Befürwortern des Deutschlandtickets steht der

Abbildung 2: Segmentation und Potenzial
Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket

ökonomische Aspekt klar im Vordergrund: Insgesamt 57 Prozent der Käufer nennen den günstigen Preis als ausschlaggebendes Argument. Die einfache Nutzung folgt mit deutlichem Abstand an zweiter Stelle (32 Prozent), während Umweltaspekte eine nachgeordnete Rolle spielen – lediglich 15 Prozent führen den Beitrag zum Klimaschutz und nur 6 Prozent die Unterstützung der Verkehrswende als Kaufmotiv an. Für 12 Prozent der Nutzer ergab sich der Besitz durch die Übertragung aus einem anderen Abonnement.

Auf der Gegenseite dominiert ein pragmatisches Hindernis: Insgesamt 55 Prozent der Nicht-Käufer geben an, den ÖPNV generell zu wenig oder gar nicht zu nutzen, was einen Ticketerwerb für sie überflüssig macht. Bemerkenswert ist, dass die Qualität des ÖPNV-Angebots mit nur 13 Prozent selten als Ablehnungsgrund genannt wird. Andere Faktoren wie fehlende Mitnahmemöglichkeiten (4 Prozent), ein als zu hoch empfundener Preis (4 Prozent) oder Bedenken bezüglich Kaufprozess, Bindung und Datenangabe (5 Prozent) spielen eine untergeordnete Rolle.

Nach einer Kategorisierung der Freifeldantworten zu dieser Frage zeigt sich auch im Detail, dass ein großer Teil der Befragten keinen Bedarf an der Nutzung des ÖPNV und damit am Kauf des Deutschlandtickets hat (26 Pro-

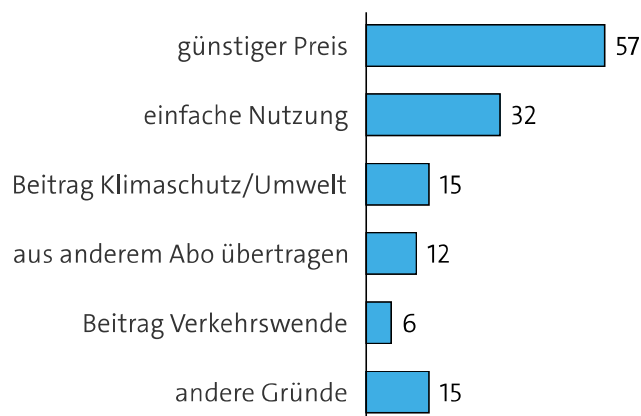
zent der Freifeldantworten). Außerdem bevorzugen viele Befragte andere Verkehrsmittel (22 Prozent der Freifeldantworten). Auch eine fehlende verlässliche Anbindung ist ergänzend zur schon oben genannten geschlossenen Antwort der mangelnden Qualität, ein häufig genanntes Argument gegen den Kauf des Deutschlandtickets (17 Prozent der Freifeldantworten). Dies unterstützt die Notwendigkeit eines besseren Angebots insbesondere in den ländlicheren Regionen. Vergleichsweise wenige Personen sehen den hohen Preis bzw. das für sie persönlich ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnis als Argument gegen den Kauf (12 Prozent der Freifeldantworten).

Geringe Kündigungsabsicht aufgrund der Preiserhöhung

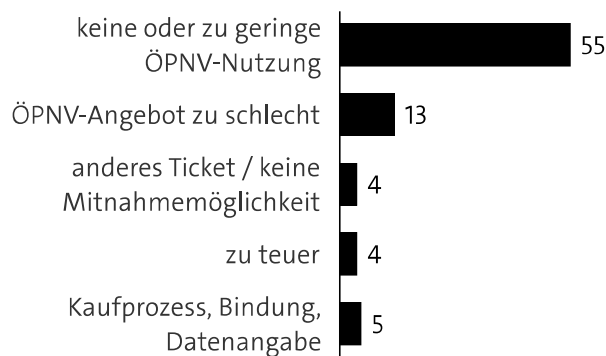
Obwohl der Preis ein entscheidender Faktor bei der Kaufentscheidung ist, betrachtet eine deutliche Mehrheit von mehr als drei Viertel der Deutschlandticket-Nutzenden die Preiserhöhung zum 01.01.2025 auf 58 Euro nicht als möglichen Kündigungsgrund (ohne Abbildung). Die Entwicklung der Kündigungsabsichten zeigt eine bemerkenswerte Dynamik: Während im Oktober 2024 die spontanen Reaktionen der Befragten auf die Preiserhöhung eine hohe Verlustrate befürchten ließen – mit 10 Prozent, die eine definitive Kündigung des Deutschlandtickets planten – sank dieser Anteil bis März 2025 drastisch auf lediglich zwei Prozent (ohne Abbildung). Diese erhebliche Diskrepanz zwischen der ersten emoti-

Abbildung 3: Kaufgründe und Gründe Nichtkauf
Angaben in Prozent

Pro



Kontra



onalen Reaktion und der tatsächlichen langfristigen Verhaltensabsicht der Nutzenden ist auffällig. Der tatsächliche Rückgang im Absatz der Deutschlandtickets durch die Preiserhöhung wird sich allerdings erst im Datenmonitor in einigen Wochen zeigen, wenn der Januar 2025 abschließend gemeldet wurde. In der Primärerhebung sehen wir einen leichten Rückgang der Besitzquoten ab Januar.

Kaum Unterschiede nach Geschlecht

In der Gesamtstichprobe ist eine weitgehend ausgeglichene Geschlechterverteilung mit jeweils etwa 50 Prozent männlichen und weiblichen Befragten vertreten. Bei den Deutschlandticket-Nutzern zeigt sich ein leicht differenziertes Bild: Aktuelle Besitzer des Tickets sind zu 48 Prozent männlich und zu 52 Prozent weiblich, was auf eine etwas stärkere Akzeptanz bei Frauen hindeutet. Dieses Verhältnis kehrt sich bei ehemaligen Nutzern um. Sie sind zu 52 Prozent männlich und zu 48 Prozent weiblich. Personen, die das Ticket noch nie besessen haben, teilen sich in 49 Prozent Männer und 50 Prozent Frauen auf.

In Kapitel 3.1 werden weitere Detailanalysen zum Deutschlandticket-Besitz nach soziodemografischen Merkmalen und ein Deutschlandticket-Besitzmodell vorgestellt.

2.2. Länderspezifische Unterschiede in der Nutzung

Für eine Betrachtung der Besitzquoten nach Land stehen der Evaluation verschiedene Quellen zur Verfügung. Dies sind die Meldungen im Deutschlandticket-Datenmonitor sowie Ergebnisse der Primärerhebung und der sekundäranalytisch genutzten Erhebungen. Die sich ergebenden Resultate sind ähnlich, basieren aber auf unterschiedlichen Zeitpunkten und decken leicht unterschiedliche Teile der Bevölkerung ab.

Datenmonitor

Der Datenmonitor beinhaltet alle von den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden gemeldeten verkauften Deutschlandtickets in Abhängigkeit der Postleitzahl des Wohnortes des Käufers. Da die Meldung der verkauften Tickets teilweise stark verzögert erfolgt, ist es jedoch nur möglich, zurückliegende Monate mit einer Verzögerung von mindestens vier bis fünf Monaten zu betrachten. Die diesbezügliche Betrachtung in diesem Zwischenbericht verwendet den Monat September 2024 als Grundlage, also noch vor der Preiserhöhung im Januar 2025. Die Betrachtung der Daten aus dem Deutschlandticket-Monitor bezieht alle Ticketverkäufe, also die Gesamtbevölkerung ohne Altersbegrenzung, ein.



Abbildung 4 zeigt, dass die absolute Anzahl verkaufter Deutschlandtickets pro Land sehr stark abhängig von der Bevölkerungszahl im jeweiligen Land ist. So wurden – Stand September 2024 - mit 3,5 Mio. verkauften Tickets die meisten Tickets im bevölkerungsreichsten Land Nordrhein-Westfalen gemeldet. In Bremen und im Saarland wurden dagegen weit unter 200.000 Tickets verkauft. Die Betrachtung der Besitzquoten, also der Anteil verkaufter Tickets an der Einwohnerzahl des Lands, zeigt aber, dass die Verbreitung über die Länder, abgesehen von einzelnen Ausnahmen, relativ ähnlich ist. Bei einem Großteil der Länder zeigen sich Besitzquoten rund um die 14 Prozent. Davon weichen insbesondere die beiden Stadtstaaten Hamburg und Berlin ab. In Hamburg hat nahezu jede zweite Person das Deutschlandticket, in Berlin ist es jede vierte Person. Nach Beendigung des in Berlin lokal angebotenen 29-Euro-Ticketangebots ist jedoch anzunehmen, dass auch hier der Anteil im Jahr 2025 höher ausfallen wird. Neben der guten ÖPNV-Angebotsqualität in beiden Metropolen sind im Fall des Hamburger Verkehrsverbunds auch eine konsequente Anpassung des bisherigen Tarifsortiments, kombiniert

mit einem gezielten Marketing, Gründe für die guten Verkaufsquoten. Wichtigste Erkenntnis in dieser Auswertung ist, dass kein Land in besonderem Maße nach unten abweicht. Das Deutschlandticket wird von mindestens jeder zehnten Person in jedem Land gekauft. Die deutlicheren Unterschiede sind, wie oben schon beschrieben, eher zwischen den verschiedenen Raumtypen zu finden.

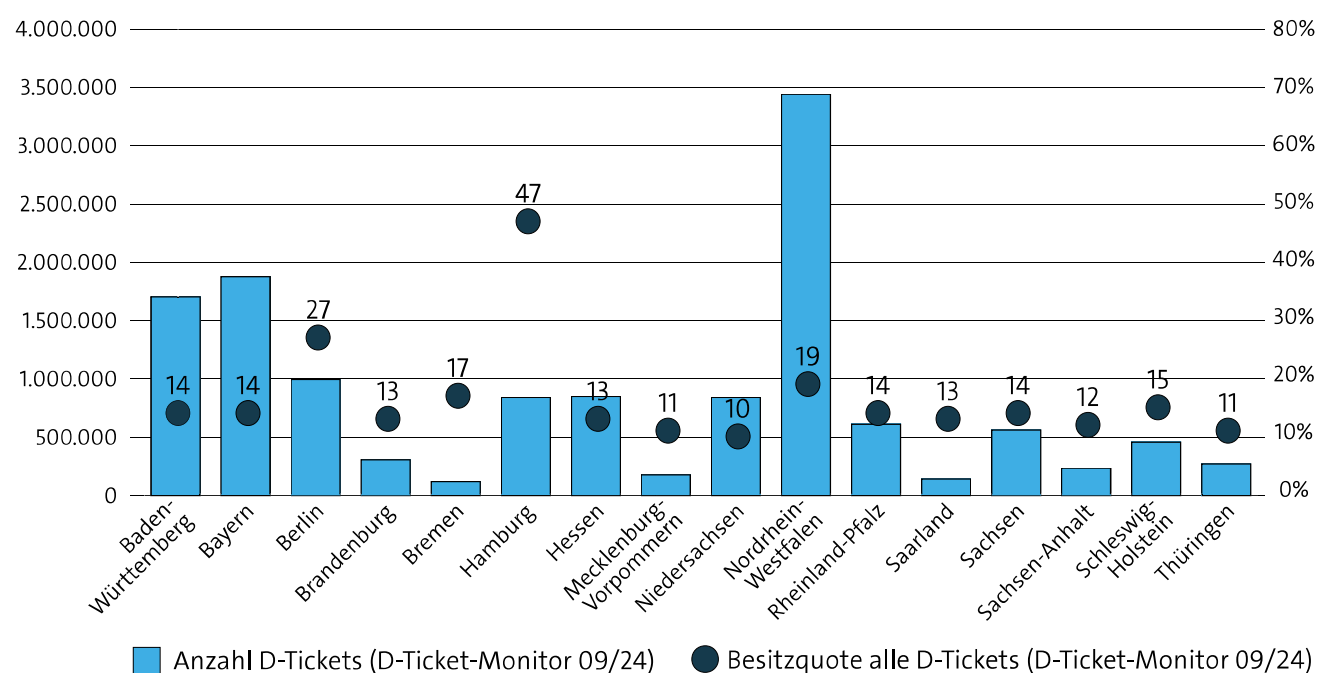
Kombination von Primärerhebung und Ergebnissen der MiD 2023

Differenziertere Schätzungen und die Ableitung weiterer Indikatoren erlaubt die Datengrundlage der MiD 2023 in Kombination mit der projekteigenen Primärerhebung. Aus der Studie MiD 2023 können in Sachen Deutschlandticket Informationen zur üblichen Ticketnutzung für die Bevölkerung ab 14 Jahren abgeleitet werden¹. Die Primärerhebung reicht zeitlich darüber hinaus bis in

¹ Feldphase von Mai 2023 bis Juli 2024. Die Zuordnung zum Deutschlandticket erfolgt über die Frage nach der „übliche Ticketnutzung im ÖPNV“ einer Person, unabhängig von einer einzelnen berichteten Fahrt, erhoben für alle Personen ab 14 Jahren.

Abbildung 4: Anzahl verkaufter Deutschlandtickets nach Land des Käufers und Besitzquote

Anzahl verkaufter Tickets und Anteil an Gesamtbevölkerung in Prozent



Quelle: Deutschlandticket-Monitor, Berücksichtigung aller Deutschlandticket-Arten mit teilweisen Ausnahmen, z. B. Hochschulstandorte bei Semestertickets, Angaben nach Wohnort

den März 2025 und gilt für die Bevölkerung ab 16 Jahren. Die folgenden beiden Tabellen 1 und 2 kombinieren diese Datengrundlagen beziehen und interpolieren sie jeweils auf die Gesamtbevölkerung mit Stand I. Quartal 2025 hinsichtlich der Deutschlandticket-Kennwerte². Nach Ländern und Regionstypen zeigen sie die Besitzquote des Deutschlandtickets, die Anzahl der ausgegebenen Tickets in Mio., die durch Deutschlandticket-Nutzer generierten Personenkilometer (pkm) pro Tag im öffentlichen Personenverkehr (gemäß MiD-Definition inklusive Taxi und On-Demand-Verkehre), den durchschnittlichen Kilometer pro Wegstrecke im ÖPNV, den Anteil der pkm im ÖPNV durch Deutschlandticket-Nutzer an allen im

ÖPNV zurückgelegten pkm sowie den Anteil der mit dem Deutschlandticket zurückgelegten pkm an den gesamten von diesen Nutzern zurückgelegten pkm.

Die Besitzquote des Deutschlandtickets schwankt erheblich zwischen den Ländern – von 44 Prozent in Hamburg, dem höchsten Wert, bis zu 10 Prozent in Niedersachsen, dem niedrigsten (siehe Tabelle 1). Diese Unterschiede spiegeln ein divergierendes Interesse und eine unterschiedlich starke Akzeptanz des Tickets in den einzelnen Regionen wider. Sie sind allein durch angebotsbedingte Unterschiede der ÖPNV-Situation nicht zu erklären, sondern gehen vermutlich auch auf Marketingaktivitäten, die jeweilige (alte) Tariflandschaft und weitere Faktoren zurück, wie oben am Beispiel Hamburg bereits kurz erläutert.

² Da hier Erhebungsdaten anstatt der im Datenmonitor (oft mit Zeitverzug) dokumentierten Verkaufsmeldungen zu Grunde liegen, ergeben sich teilweise geringe Abweichungen gegenüber dieser Quelle.

Tabelle 1: Deutschlandticket in den Ländern, Schätzung I. Quartal 2025

Land	geschätzte Besitzquote ¹	Anzahl DT in Mio. (kalibriert) ¹	DT pkm/Tag 2025 in Mio.	Anteile der pkm/Tag mit DT im ÖPNV an Gesamt ÖPNV-pkm/Tag 2025 geschätzt ¹	Anteile der pkm/Tag mit DT im ÖPNV an allen pkm 2025 ¹
Schleswig-Holstein	24 Prozent	0,6	5,1	61 Prozent	4 Prozent
Hamburg	44 Prozent	0,7	9,8	77 Prozent	16 Prozent
Niedersachsen	10 Prozent	0,7	11,9	50 Prozent	4 Prozent
Bremen	22 Prozent	0,1	1,9	53 Prozent	7 Prozent
Nordrhein-Westfalen	21 Prozent	3,4	40,2	63 Prozent	7 Prozent
Hessen	18 Prozent	1,0	10,8	43 Prozent	4 Prozent
Rheinland-Pfalz	21 Prozent	0,8	9,4	60 Prozent	6 Prozent
Baden-Württemberg	18 Prozent	1,8	23,7	62 Prozent	6 Prozent
Bayern	20 Prozent	2,4	30,9	67 Prozent	6 Prozent
Saarland	22 Prozent	0,2	1,6	52 Prozent	4 Prozent
Berlin	37 Prozent	1,2	18,0	63 Prozent	18 Prozent
Brandenburg	19 Prozent	0,4	8,1	58 Prozent	8 Prozent
Mecklenburg-Vorpommern	25 Prozent	0,4	2,0	51 Prozent	3 Prozent
Sachsen	21 Prozent	0,8	7,6	62 Prozent	6 Prozent
Sachsen-Anhalt	12 Prozent	0,2	1,6	27 Prozent	2 Prozent
Thüringen	13 Prozent	0,2	2,9	43 Prozent	3 Prozent
Deutschland	20 Prozent	15,0	185,4	60 Prozent	7 Prozent

¹ geschätzt auf Grundlage der Ergebnisse der MiD 2023 sowie der Resultate aus den laufenden Erhebungen im Rahmen der Evaluation, Abweichungen rundungsbedingt, nur Bevölkerung ab 14 Jahren

Hamburg führt nicht nur hinsichtlich der Besitzquote, sondern generiert mit rund 10 Mio. Deutschlandticket-pkm pro Tag auch eine hohe Nutzung im ÖPNV, trotz der relativ kleinen Anzahl von kalibriert 0,7 Mio. ausgegebenen Tickets. Dies deutet auf eine intensive Nutzung des ÖPNV durch Deutschlandticket-Inhaber in dieser Metropole hin. Nordrhein-Westfalen hingegen zeigt mit 3,4 Mio. die absolut gesehen höchste Anzahl ausgegebener Tickets und die absolut höchste Tagesnutzung im ÖPNV durch Deutschlandticket-Nutzer mit aktuell etwa 40 Mio. pkm. Die angegebenen Werte basieren dabei auf Schätzungen, die aus den Ergebnissen der MiD 2023 abgeleitet wurden.

Ein wichtiger Indikator ist auch der Anteil der pkm im ÖPNV durch Deutschlandticket-Nutzer an allen zurückgelegten pkm. Anders als die Zahl der verkauften Tickets bzw. erreichten Nutzer bildet dieser die Intensität der Nutzung noch besser ab. Er variiert zwischen 2 Prozent in Sachsen-Anhalt und 18 Prozent in Berlin. Ebenfalls aufschlussreich ist der Anteil der mit dem Deutschlandticket zurückgelegten pkm an den gesamten von diesen Nutzern zurückgelegten pkm im ÖPNV, der in Sachsen-Anhalt mit 27 Prozent am niedrigsten und in Hamburg mit 77 Prozent am höchsten ist.

Eine entsprechende Berechnung kann ebenfalls nach Gebietstypen vorgenommen werden. Tabelle 2 zeigt die

Tabelle 2: Deutschlandticket nach Gebietstypen, Schätzung I. Quartal 2025

RegioStaR7	Bevölkerung in Mio. und Anteil	aktuelle Besitzquote ¹	Anzahl DT in Mio. (kalibriert) ¹	DT pkm/Tag 2025 in Mio. ¹	Anteile der pkm/Tag mit DT im ÖPNV an Gesamt ÖPNV-pkm/Tag 2025 geschätzt ¹	Anteile der pkm/Tag mit DT im ÖPNV an allen pkm 2025 ¹
Stadtregion – Metropole	14,2 / 17 %	41 Prozent	5,2	58,9	69 Prozent	12 Prozent
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	11,9 / 14 %	26 Prozent	2,8	28,8	60 Prozent	8 Prozent
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	21,6 / 26 %	17 Prozent	3,3	45,3	59 Prozent	6 Prozent
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	5,2 / 6 %	12 Prozent	0,6	8,0	48 Prozent	3 Prozent
ländliche Region – zentrale Stadt	5,1 / 6 %	16 Prozent	0,7	8,1	59 Prozent	6 Prozent
ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	12,3 / 15 %	11 Prozent	1,2	17,8	56 Prozent	4 Prozent
ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	13,2 / 16 %	10 Prozent	1,1	18,3	49 Prozent	3 Prozent
Deutschland	83,5 / 100 %	20 Prozent	15,0	185,4	60 Prozent	7 Prozent

¹ geschätzt auf Grundlage der Ergebnisse der MiD 2023 sowie der Resultate aus den laufenden Erhebungen im Rahmen der Evaluation, Abweichungen rundungsbedingt

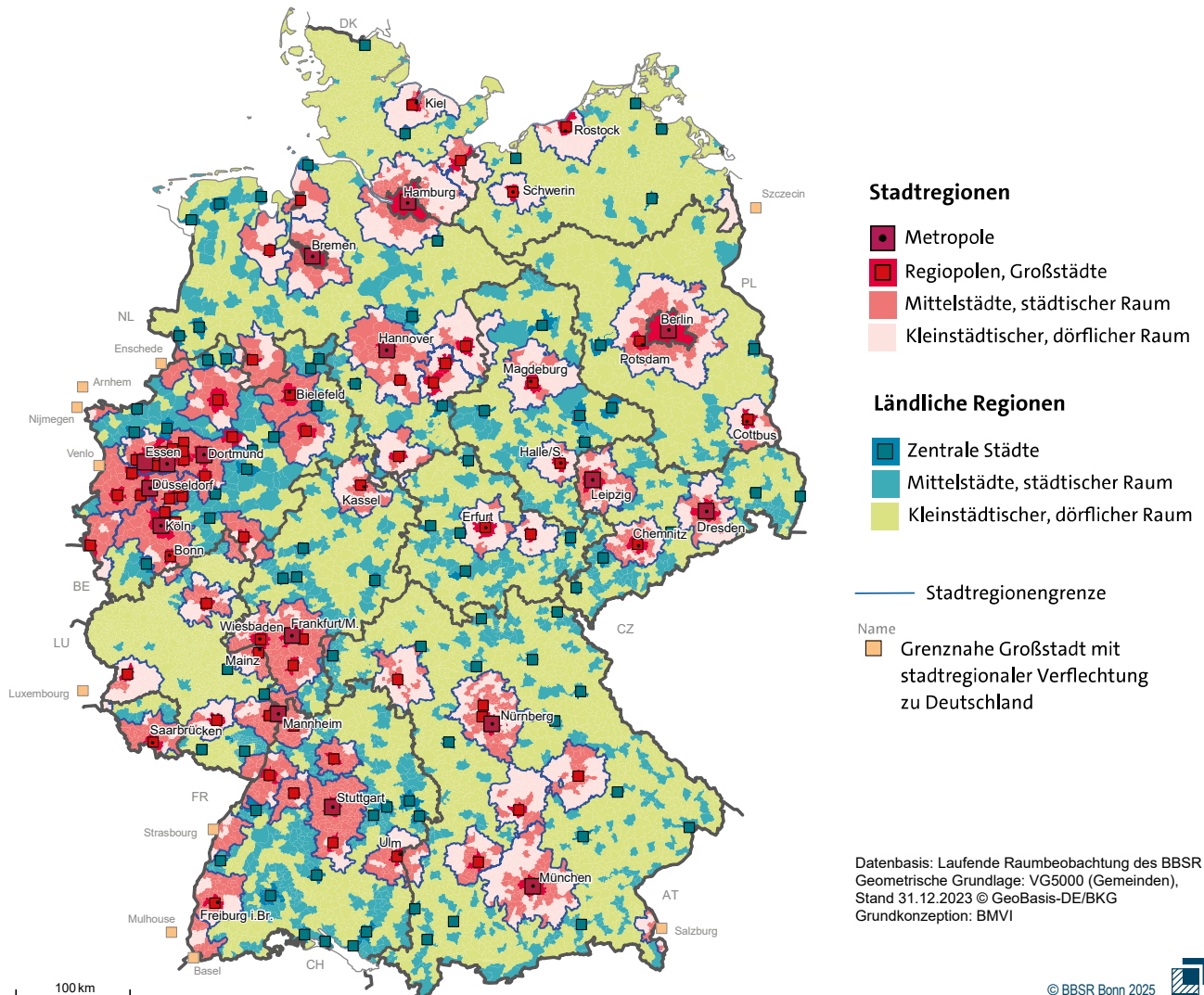
Ergebnisse nach der RegioStaR7-Aufteilung³. Die Daten zeigen ein deutliches Stadt-Land-Gefälle: Während in Metropolen 41 Prozent der Bevölkerung das Deutschlandticket besitzen (5,2 Mio. Tickets), sinkt dieser Anteil in ländlichen Regionen auf bis zu 10 Prozent (bundesweit: 20 Prozent).

Bemerkenswert ist, dass trotz niedrigerer Besitzquoten in ländlichen Räumen dort etwa 3 Mio. Tickets genutzt werden. Bei den Personenkilometern dominieren Metropolen mit 58,9 Mio. pkm täglich, gefolgt von Mittelstäd-

ten in städtischen Räumen mit 45,3 Mio. pkm. Die bundesweite Gesamtleistung beträgt 185,4 Mio. pkm pro Tag. Das Deutschlandticket findet trotz höherer Verbreitung in Städten also auch in ländlichen Gebieten nennenswerte Akzeptanz. Allerdings fällt in den ländlichen Regionen das Verhältnis zwischen der Deutschlandticket-Nutzung im Berufs- bzw. Ausbildungsverkehr und den übrigen Zwecken anders aus als in den Stadtregionen. Während diese Relation in den Stadtregionen rund 40:60 beträgt, dreht sie sich in den ländlichen Regionen um und liegt im Schnitt bei etwa 60:40. Trotzdem wird das Deutschlandticket damit hier wie dort für alle Fahrtzwecke genutzt.

³ Nach RegioStaR7, einer Kategorisierung aus der regionalstatistischen Raumtypologie des BMV, vgl. <https://BMV.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung



3. Verkehrliche Auswirkungen – vertiefende Studien und neue Ergebnisse (AP 1)

3.1. *Besitzbetrachtung: Detailanalyse des Deutschlandticket-Besitzes und dessen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten*

Personen, die das Deutschlandticket besitzen und es nicht besitzen unterscheiden sich hinsichtlich soziodemografischer Merkmale. Deutschlandticket-Besitzende wiederum unterscheiden sich in ihrer ÖPNV-Nutzung mit dem Ticket. Die Unterschiede der Personen hinsichtlich des Besitzes und der Nutzung des Tickets werden im Folgenden näher erläutert. Um Informationen darüber zu erhalten, welche Bevölkerungsgruppen ein Deutschlandticket besitzen und welche beim Deutschlandticket-Besitz eher geringer repräsentiert sind, ist ein Blick in die soziodemografischen Merkmale notwendig. Dabei können deskriptive Auswertungen erste Ansatzpunkte liefern. Diese berücksichtigen aber nicht die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Merkmalen. So korreliert beispielsweise die Wahrscheinlichkeit, Wohneigentum zu besitzen, mit der Haushaltsgröße. Aus diesem Grund wird zur Analyse der Einflussfaktoren auf den Besitz eines Deutschlandtickets ein spezielles Statistikmodell (binäres Logit-Modell) herangezogen. Dieses Modell ermöglicht es, die Wahrscheinlichkeit des Besitzes eines Deutschlandtickets zu bestimmen. Dabei werden die Einflussfaktoren, wie beispielsweise Alter, Einkommen oder Wohnort, der untersuchten Personengruppen analysiert und quantifiziert.

Die zentrale Fragestellung lautet somit: „Existiert ein Zusammenhang zwischen Besitz eines Deutschlandtickets und den soziodemografischen Merkmalen Alter, Einkommen und Wohnort?“. Zusätzlich werden die Personen weiteren Kategorien zugeordnet, nach denen der Deutschlandticket-Besitz verglichen wird. So wird etwa die Pkw-Verfügbarkeit in drei Gruppen eingeteilt: „jederzeit“, „gelegentlich“ und „nie“. Die Gruppe „jederzeit“ fungiert als Vergleichsgruppe. Die soeben erwähnte Vergleichsgruppe erlaubt die Analyse des Einflusses einer geringeren Pkw-Verfügbarkeit auf den Besitz eines Deutschlandtickets, indem die Analyse der Gruppen „gelegentlich“ und „nie“ ebendiesen Einfluss aufzeigt.

Die ermittelten Koeffizienten zeigen die Veränderung der Wahrscheinlichkeit für den Besitz des Tickets im Vergleich zur Referenzgruppe (in diesem Fall „jederzeit“). Ein positiver Wert bedeutet demnach, dass die Wahrscheinlichkeit steigt, ein Deutschlandticket zu besitzen. Zudem wird mittels Signifikanzwerten (p-Werten) überprüft, ob die Ergebnisse als verlässlich einzustufen sind. Je kleiner der p-Wert, desto höher ist die Sicherheit der Ergebnisse.

Werte über 0,05 oder 0,1 gelten in der Regel als nicht signifikant.

Die Aussagen des Modells aus dem ersten Zwischenbericht und des aktualisierten Modells (Daten aus den Monaten August 2024–März 2025) unterscheiden sich nur geringfügig. Zusammenfassend zeigen die Analysen folgende Erkenntnisse (siehe Tabelle 3):

- Personen mit sehr niedrigem ökonomischem Status haben eine signifikant geringere Wahrscheinlichkeit, das Deutschlandticket zu besitzen. Die Unterschiede zwischen der mittleren Statusgruppe und den anderen Statusgruppen sind dagegen nur schwach signifikant.
- Personen mit Migrationshintergrund haben eine signifikant höhere Wahrscheinlichkeit, ein Deutschlandticket zu besitzen.
- Das Deutschlandticket ist eher ein Ticket der jüngeren Generationen. Die Unterschiede im Vergleich zur mittleren und höheren Altersgruppe sind signifikant. Dies hängt nicht nur damit zusammen, dass viele in dieser Generation das Ticket als Schüler- oder Studententicket erhalten.
- Keinen Pkw zu besitzen, erhöht die Wahrscheinlichkeit des Deutschlandticket-Besitzes signifikant.
- Im Vergleich mit anderen Beschäftigungsgruppen haben – unabhängig vom Alter – insbesondere Rentner eine geringe Wahrscheinlichkeit, ein Deutschlandticket zu besitzen.

Die größere Stichprobe für die Analysen in diesem Zwischenbericht bestätigt die bereits beschriebenen Erkenntnisse weitestgehend. Einige leicht veränderte Ergebnisse mit einem aktualisierten Logit-Modell sind dennoch erwähnenswert.

Neben der größeren Stichprobe erfolgte eine weitere kleine Änderung am Modell. Eine Klassifizierung der Haushalte nach Haushaltstyp wurde ergänzt, um eine Differenzierung von beispielsweise Single-Haushalten und Haushalten mit Kindern zu ermöglichen. Bei dieser Variable ist zu berücksichtigen, dass sie insbesondere

Tabelle 3: Aktualisiertes Deutschlandticket-Besitzmodell

	Koeffizienten	Std.-Abw.	Signifikanz
(Intercept)	-2,272	0,172	***
Ökonomischer Status			
Sehr niedrig	-0,399	0,085	***
Niedrig	-0,163	0,080	*
Mittel [Ref]			
Hoch	-0,184	0,088	*
Sehr hoch	-0,070	0,105	
Alter in Jahren			
16–24	0,722	0,123	***
25–44	0,364	0,078	***
45–59 [Ref]			
60–64	-0,408	0,125	**
>65	0,011	0,150	
Beschäftigungsstatus			
Berufstätig [Ref]			
In Ausbildung	0,814	0,104	***
Rentner/in	-1,165	0,144	***
Arbeitslos, Hausfrau/-mann	-0,947	0,137	***
Sonstiges	-1,056	0,276	***
Führerscheinbesitz			
Führerschein [Ref]			
Kein Führerschein	0,585	0,080	***
Pkw-Verfügbarkeit			
Immer [Ref]			
Gelegentlich	0,851	0,079	***
Nie	1,106	0,110	***
Geschlecht			
Männlich [Ref]			
Weiblich	0,221	0,057	***
Migrationshintergrund			
Kein Migrationshintergrund [Ref]			
Migrationshintergrund	0,181	0,063	**
Wohnsituation			
Miete [Ref]			
Eigentum	-0,067	0,066	
Raumtyp (RegioStaR 7)			
Metropolen	1,434	0,155	***
Regiopole und Großstädte	0,885	0,160	***
Mittelstädte, städt. Raum (Stadtregion)	0,617	0,154	***
Kleinstädtischer dörflicher Raum (Stadtregion) [Ref]			
Zentrale Städte (Ländliche Region)	0,348	0,182	.
Mittelstädte, städtischer Raum (Ländliche Region)	0,155	0,168	
Kleinstädtischer, dörflicher Raum (Ländliche Region)	0,057	0,172	
Haushaltsgröße			
Single-Haushalte	0,097	0,076	
2-Personen-Haushalte ohne Kinder [Ref]			
Mehrpersonen-Haushalte ohne Kinder	-0,328	0,095	***
Haushalte mit Kindern	-0,500	0,080	***
AIC	5892,6		

Abhängige Variable: Aktueller Deutschlandticket-Besitz; Signifikanzniveaus (p-Wert): 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 . 0,1

[Ref]: Referenzkategorie der unabhängigen Variable; Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket bis 03/2025

mit dem sozioökonomischen Status, aber auch mit der Wohneigentumsvariable korreliert. So ist in dem aktualisierten Modell die Wohneigentumsvariable keine signifikante erklärende Variable mehr. Bezüglich der Einflussgröße Haushaltstyp ist erkennbar, dass insbesondere Personen aus Haushalten mit Kindern mit einer signifikant geringeren Wahrscheinlichkeit ein Deutschlandticket besitzen als Personen aus Zweipersonenhaushalten. Möglicherweise können Maßnahmen wie eine kostenfreie Kindermitnahme, wie sie noch im weiteren Verlauf thematisiert wird, Haushalte mit Kindern zusätzlich erreichen.

Da insbesondere Haushalte mit Kindern eine geringere Wahrscheinlichkeit haben, das Deutschlandticket zu besitzen, hat die Attraktivierung des Angebots für Familien ein hohes Potenzial. Bislang ist das Deutschlandticket unabhängig von der genauen Ticketart ein personenbezogenes Ticket, mit dem keine Personenmitnahme möglich ist. Dies führt dazu, dass beispielsweise Kinder unter 14 Jahren, für die sonst meistens vergünstigte Tarifangebote gelten (z.B. kostenlose Mitnahme bei der Bahn oder Kindertickets), entweder ein eigenes Deutschlandticket besitzen oder für die Fahrt ein anderes gültiges Tarifangebot nutzen müssen. Die Einführung der kostenfreien Kindermitnahme bis zu einem Alter von 14 Jahren könnte das Ticket für Familien attraktiver machen. Zur

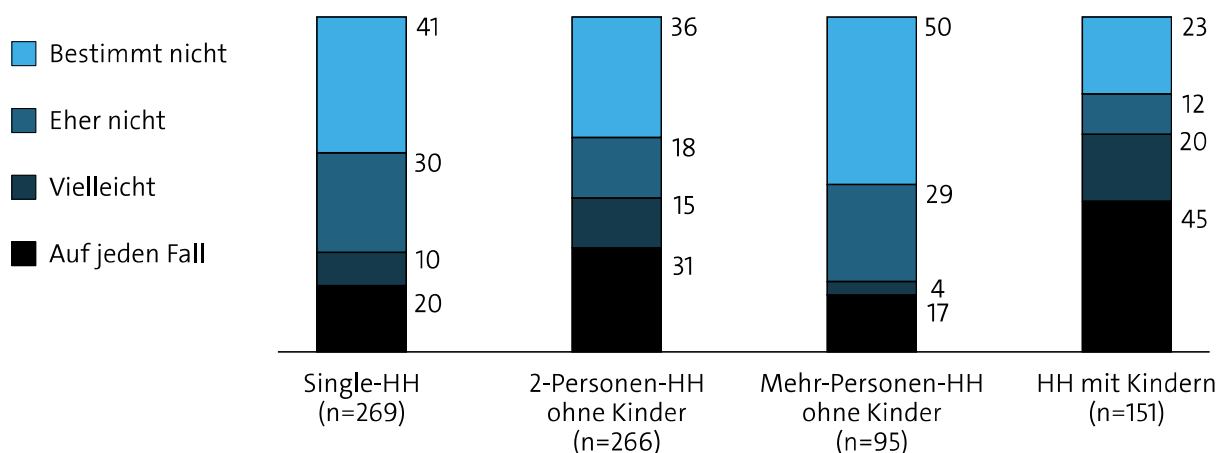
Abschätzung der möglichen Wirkung dieser Maßnahme wurden spezifische Fragen zu diesem Thema im Rahmen der Primärerhebung gestellt.

Deutschlandticket-Besitzende wurden gefragt, ob sie, falls es eine kostenlose Mitnahme von Kindern bis 14 Jahren gäbe, das Deutschlandticket häufiger nutzen würden. Hier zeigt sich, dass fast die Hälfte der Personen aus Haushalten mit Kindern (45 Prozent) angeben, das Ticket auf jeden Fall häufiger zu nutzen. Mit denen, die bei dieser Frage „Vielleicht“ geantwortet haben, addiert sich dieser Anteil auf über 60 Prozent. Personen aus Haushalten ohne Kinder geben dagegen zu einem geringeren Anteil an, dass sie das Deutschlandticket mit Kindermitnahme häufiger nutzen würden. Das Interesse könnte von Menschen stammen, die zwar keine eigenen Kinder im Haushalt haben, jedoch hin und wieder mit Kindern unterwegs sind, etwa als Großeltern.

Personen, die aktuell kein Deutschlandticket besitzen, wurden gefragt, ob sie ein Deutschlandticket erwerben würden, falls es eine kostenlose Mitnahme von Kindern unter 14 Jahren gäbe. Es zeigt sich, dass fast die Hälfte der Personen aus Haushalten mit Kindern hier eine Kaufabsicht angibt. Immerhin 17 Prozent antworten, dass es „auf jeden Fall“ ein Grund wäre, das Deutschlandticket zu kaufen. Bei kinderlosen Haushalten ist die

Abbildung 5: Potenzial der Kindermitnahme für Nicht-Deutschlandticket-Besitzende in Abhängigkeit vom Haushaltstyp (nur Personen, die das Deutschlandticket nicht besitzen)

Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket; Deutschlandticket-Besitzende: Falls es eine kostenlose Mitnahme von Kindern bis 14 Jahren im Rahmen des Deutschlandtickets geben würde, wäre dies ein Grund für Sie, das Deutschlandticket häufiger zu nutzen?

kostenlose Kindermitnahme für einen geringeren Anteil der Personen ein Kaufanreiz (siehe Abbildung 5). Für rund 20 Prozent der kinderlosen Haushalte wäre dies allerdings ebenfalls ein Grund, das Deutschlandticket zu kaufen. Die kostenfreie Kindermitnahme wäre also ein Mittel, um das Ticket für Familien mit Kindern attraktiver zu machen. Neben den direkten Effekten sind auch langfristige Effekte des Deutschlandtickets durch den vermehrten Kontakt von Kindern mit dem ÖPNV im jugendlichen Alter sowie nach der Volljährigkeit denkbar. So kann der ÖPNV schon im jungen Alter als Mobilitätsalternative gesehen werden und die langfristige Nutzung auch im Erwachsenenalter beeinflussen.

Des Weiteren wurden 238 Personen, die das Deutschlandticket besitzen, um eine Schätzung gebeten, wie viele zusätzliche Wege sie bei einer kostenfreien Kindermitnahme im Monat tätigen würden. Der Median liegt bei etwa fünf zusätzlichen Wegen je Monat. Wie groß der Anteil der Pkw-Wege unter diesen Wegen ist, kann anhand der Daten nicht abgeleitet werden.

Fahrtenhäufigkeit im ÖV und im Pkw – was bringt das Deutschlandticket?

Die unterschiedliche Fahrtenhäufigkeit mit dem ÖV von Besitzenden des Deutschlandtickets und Personen, die das Ticket nicht besitzen, wird mit Hilfe von statistischen Zwillingen untersucht. Auf Basis der Primärerhebung lassen sich statistische Zwillinge zwischen der Gruppe, die ein Deutschlandticket besitzt, und der Gruppe, die kein Deutschlandticket besitzt, finden. Dies ermöglicht beispielsweise eine direkte Gegenüberstellung von Mittelwerten metrischer Variablen. Die statistischen Zwillinge unterscheiden sich hinsichtlich des Merkmals „Deutschlandticket-Besitz“ und sind sich möglichst ähnlich bei den folgenden soziodemografischen Merkmalen:

- ökonomischer Haushaltsstatus
- Geschlecht
- Altersgruppe
- Tätigkeitsgruppe
- Migrationshintergrund
- RegioStaR7 des Wohnorts
- Haushaltstyp
- Pkw-Verfügbarkeit
- Führerscheinbesitz

Dies ermöglicht zum Beispiel einen direkten Vergleich der durchschnittlichen Anzahl von ÖPNV- oder Pkw-Wege. Zudem ermöglicht diese Zwillingbetrachtung die Aussage, ob die Differenz zwischen beiden Werten statistisch signifikant ist. Tabelle 4 zeigt, dass Deutschlandticket-Besitzende unter Berücksichtigung der Zwillingbetrachtung (statistische Zwillinge werden miteinander verglichen) im Durchschnitt fast 13 ÖPNV-Wege mehr im Monat unternehmen als Nicht-Deutschlandticket-Besitzende mit ähnlichen soziodemografischen Eigenschaften.

Auf der anderen Seite machen sie 13 Pkw-Wege weniger je Monat. Beide Werte sind hochsignifikant. Dieser nahezu gleiche Wert könnte ein Hinweis dafür sein, dass die geringere Anzahl Pkw-Wege, die die Deutschlandticket-Besitzenden haben, mit ÖPNV und Deutschlandticket unternommen werden.

Tabelle 4: Differenz der mittleren Fahrtenanzahl von ÖPNV- und Pkw-Wege zwischen Deutschlandticket-Besitzenden und Nicht-Besitzenden

Verkehrsmittel	Differenz Fahrtenanzahl pro Monat	p-Wert	Signifikanz
ÖPNV	13,8	< 0,0001	***
Pkw	-12,9	< 0,0001	***

Quelle: infas



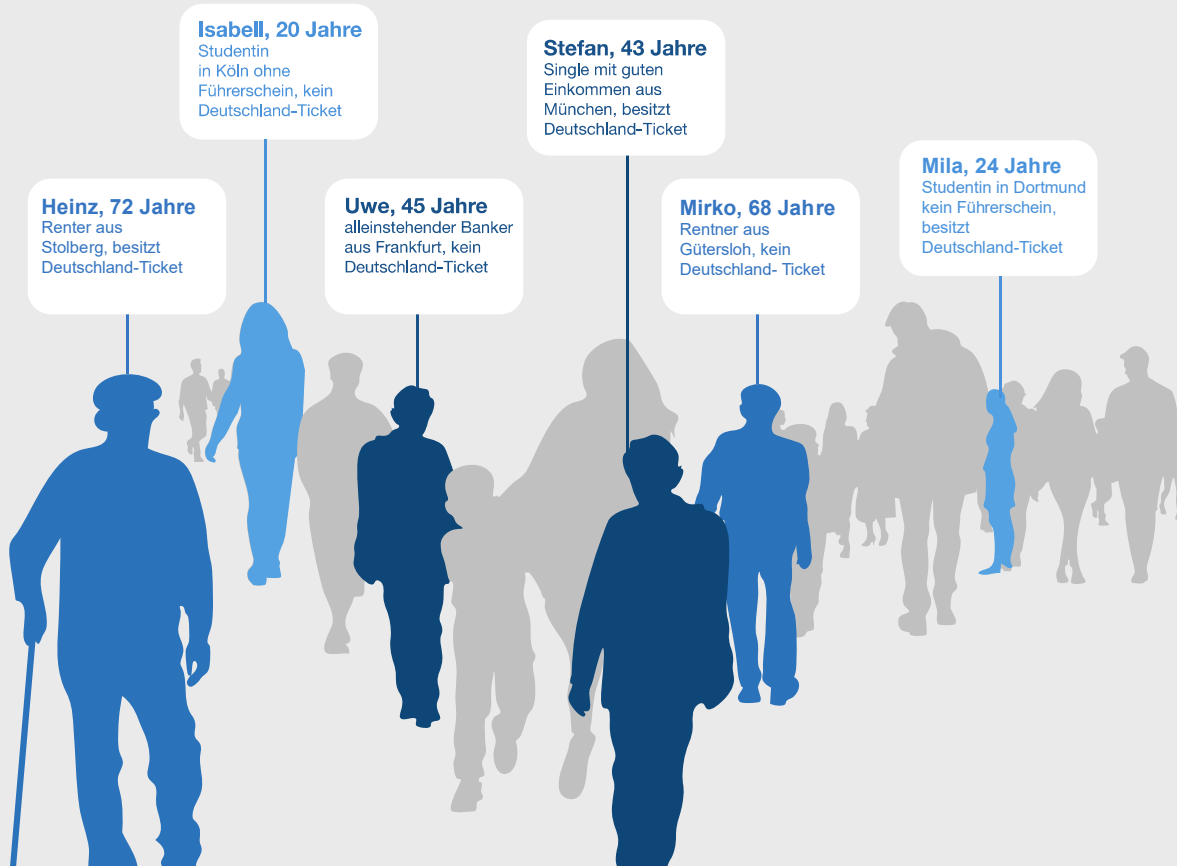
Exkurs: Statistische Zwillinge und Propensity Score Matching

Statistische Zwillinge sind ein Konzept, das in der statistischen Analyse verwendet wird, um kausale Zusammenhänge zwischen Variablen zu untersuchen. Dies betrifft insbesondere Beobachtungsstudien, in denen randomisierte kontrollierte Studien nicht möglich sind. Das Ziel der Nutzung statistischer Zwillinge besteht darin, Verzerrungen zu minimieren und die Vergleichbarkeit von Gruppen zu erhöhen, um verlässliche Schlussfolgerungen über den Einfluss bestimmter Faktoren oder Interventionen zu ziehen.

In diesem Kontext verwenden wir das Propensity Score Matching (PSM), um statistische Zwillinge aus zwei Gruppen zu identifizieren: die Gruppe von Personen, die ein Deutschlandticket besitzt, und

die Gruppe von Personen, die kein Deutschlandticket besitzt. Zunächst wird für jede Person ein Propensity Score berechnet, der angibt, mit welcher Wahrscheinlichkeit sie aufgrund ihrer beobachtbaren Merkmale (wie Alter, Einkommen oder Mobilitätsverhalten) ein Deutschlandticket besitzt.

Anschließend werden Personen mit ähnlichen Propensity Scores aus den beiden Gruppen gepaart – dies schafft sogenannte „statistische Zwillinge“, die sich in ihren beobachteten Eigenschaften (mit Ausnahme des Deutschlandticket-Besitzes) ähnlich sind. Durch diese Methode lässt sich der Einfluss des Besitzes eines Deutschlandtickets auf verschiedene Ergebnisse (z.B. Wegezah, Anzahl Aktivitäten oder Verkehrsmittelwahl) besser isolieren und vergleichen.



3.2. Fahrtenhäufigkeit mit dem Deutschlandticket – Wie unterscheiden sich die Nutzenden?

Im Rahmen der Primärerhebung erfolgt zusätzlich eine Abfrage der monatlichen Anzahl an Fahrten mit dem Deutschlandticket. Der Median liegt dabei bei rund 30 Fahrten je Monat. Diese Fahrtenhäufigkeit unterscheidet sich jedoch zwischen verschiedenen Personengruppen, zum Beispiel in Abhängigkeit vom Wohnort (siehe Abbildung 6). Während der Median der durchgeführten Fahrten in Metropolen bei 30 Fahrten je Monat liegt, werden in den anderen Raumtypen eher 20 Fahrten je Monat durchgeführt. Auch die Tätigkeit von Personen wirkt sich auf die Fahrtenhäufigkeit mit dem Deutschlandticket aus. So führen vor allem Personen in Ausbildung mehr Fahrten als Personen anderer Beschäftigungsgruppen durch. Insbesondere Rentner oder Personen ohne regelmäßige Beschäftigung unternehmen vergleichsweise wenige Wege je Monat mit dem Deutschlandticket. Der Median liegt hier bei etwa 15 Fahrten pro Monat. Beim ökonomischen Status ist keine sehr klare Tendenz zu erkennen. Das obere Quantil der Personengruppe mit sehr niedrigem ökonomischem Status liegt jedoch mit 50 Fahrten pro Monat deutlich höher als das der ande-

ren Statusgruppen. Diese Personengruppe profitiert demnach in besonderem Maße vom niedrigen Preis, da die Kosten je Fahrt somit noch geringer ausfallen. Personen, die nur gelegentlich bzw. nach Absprache Zugang zu einem Pkw haben, unternehmen mehr ÖPNV-Wege mit dem Deutschlandticket als Personen, die immer oder nie über einen Pkw-Zugang verfügen. Möglicherweise ist dies damit zu begründen, dass in dieser Gruppe ein größerer Anteil sehr mobiler Personen enthalten ist.

Bei Betrachtung der Anzahl der Deutschlandticket-Fahrten in Abhängigkeit vom Regionstypen (siehe Abbildung 7) muss zunächst berücksichtigt werden, dass bestimmte Regionstypen nur geringe Stichproben aufweisen. Trotzdem lässt sich sagen, dass Personen, die in Metropolen leben, deutlich regelmäßiger das Deutschlandticket nutzen als Personen, die in kleineren Städten leben. Sie nutzen das Ticket im Mittel etwa 30-mal im Monat. Am anderen Ende der Skala weichen die dörflichen Regionen nach unten ab. Hier werden weniger als 20 Fahrten je Monat mit dem Deutschlandticket im Mittel unternommen. Diese Unterschiede können möglicherweise vor allem damit begründet werden, dass in

Exkurs: Boxplots

Zur Darstellung der Verteilung metrischer Variablen eignen sich sogenannte Boxplots. Die folgende Abbildung stellt dar, wie diese zu lesen und interpretieren sind. Der rechteckige Kasten, die sogenannte Box, wird begrenzt durch das untere und das obere Quartil. Diese zeigen unter bzw. über welchem Wert 25 Prozent der restlichen Daten liegen. In der untenstehenden Grafik liegt das untere Quartil bei 4. Dies bedeutet, dass 25 Prozent der Datenpunkte unter 4 liegen. Innerhalb der Box befindet sich der Median, also der Zentralwert, der die Mitte der Zahlenreihe markiert. Die sogenannten Antennen zeigen den Bereich des 1,5-fachen des Interquartilabstands. Die Werte, die über diesen Wert hinausgehen, sind Ausreißer, die als Punkte dargestellt werden.

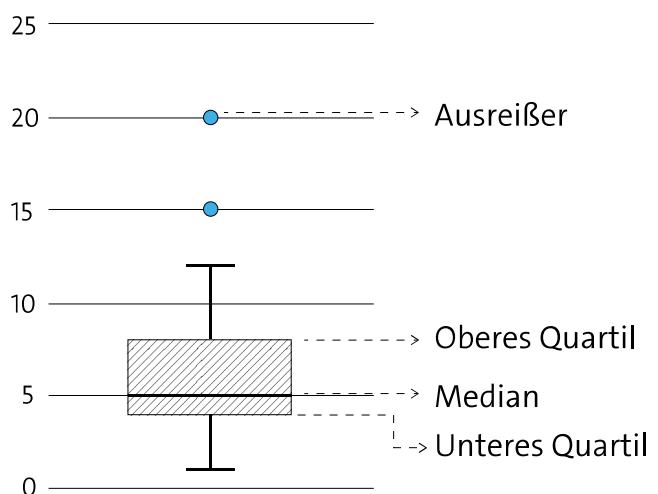


Abbildung 6: Anzahl der monatlichen Deutschlandticket-Fahrten in Abhängigkeit verschiedener soziodemografischer Variablen (nur Personen, die das Deutschlandticket besitzen)

Anzahl Fahrten / Monat

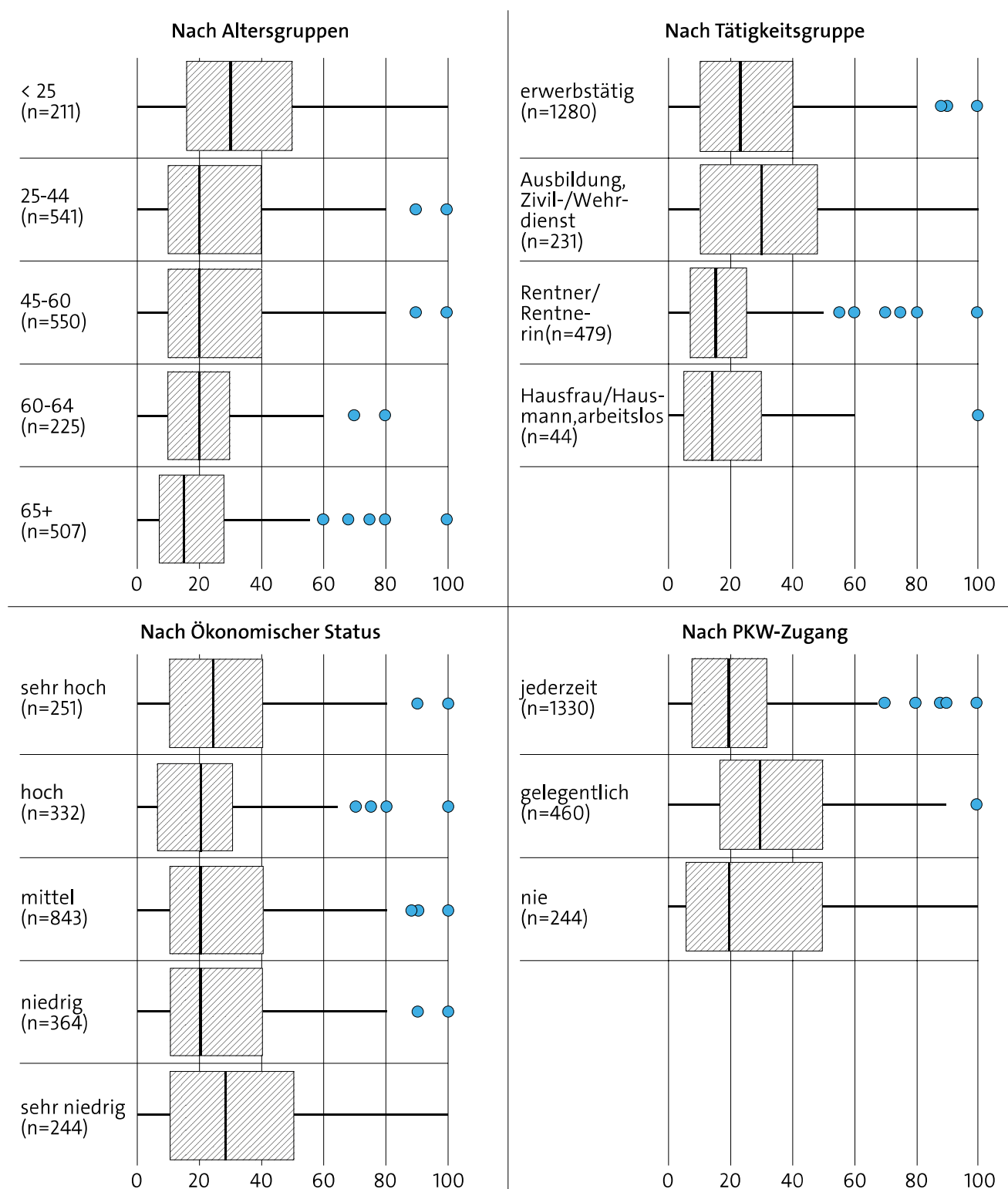
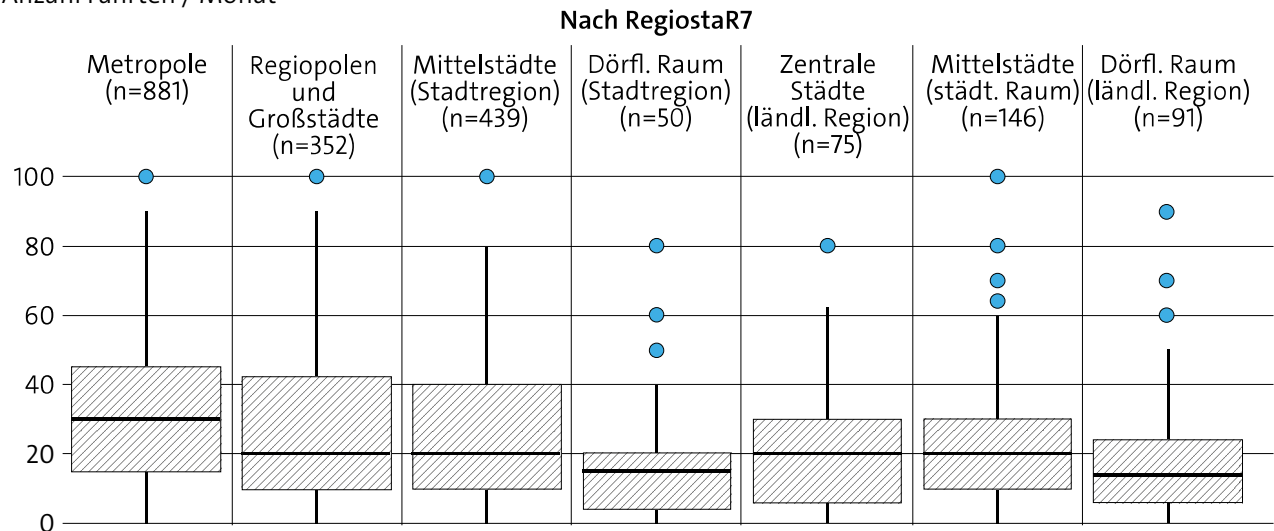


Abbildung 7: Anzahl der monatlichen Deutschlandticketfahrten in Abhängigkeit vom Regionstyp (nur Personen, die das Deutschlandticket besitzen)

Anzahl Fahrten / Monat



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket

Metropolen der ÖPNV eine Alternative für eine Vielzahl an Wegen ist, während im dörflichen Raum aufgrund der ÖPNV-Verfügbarkeit nur spezifische Wege mit dem ÖPNV getätigt werden.

Multivariat lässt sich die Stärke des Einflusses verschiedener Merkmale auf die monatliche Fahrtenhäufigkeit mit dem Deutschlandticket mit einem linearen Regressionsmodell untersuchen. Dieses Modell bezieht nur Personen mit ein, die zum Befragungszeitpunkt ein Deutschlandticket besitzen.

Der Output des Modells ist in Tabelle 5 dargestellt. Mit Hilfe der Koeffizienten und der Signifikanzen lassen sich folgende Aussagen zur Fahrtenzahl mit dem Deutschlandticket treffen:

- Jüngere Personen mit Deutschlandticket unternehmen mehr Fahrten mit dem Deutschlandticket als ältere Personen. Dies kann damit begründet werden, dass insbesondere ältere Personen grundsätzlich weniger Wege unternehmen, da zum Beispiel Wege zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte wegfallen.
- Frauen legen etwas weniger Fahrten zurück als Männer. Möglicherweise ist dies damit zu begrün-

den, dass die allgemeine Mobilitätsrate von Frauen geringer ist als die von Männern bzw. bei bestimmten Merkmalen auch lebenssituationsbedingt andere Muster aufweist.

- Personen in Ausbildung und berufstätige Personen unternehmen ungefähr gleich viele Fahrten mit dem Deutschlandticket. Rentnerinnen und Rentner und arbeitslose Personen tätigen dagegen signifikant weniger Wege als die beiden anderen Gruppen.
- Mit dem Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler werden mehr Fahrten durchgeführt als mit dem Standard-Deutschlandticket. Mit dem Deutschlandticket für Studierende dagegen weniger ÖPNV-Wege. Dies kann damit begründet werden, dass an den meisten Universitäten Studierende das Deutschlandticket automatisch erhalten. So erhalten auch Personen das Deutschlandticket, die es möglicherweise nicht so häufig nutzen.
- Auch mit dem Deutschlandticket Seniorinnen und Senioren das derzeit ausschließlich in Mecklenburg-Vorpommern angeboten wird, werden signifikant weniger Wege unternommen als mit dem regulären Deutschlandticket.

Exkurs: Lineares Regressionsmodell

Die lineare Regression ist eine statistische Methode, die dazu dient, den Zusammenhang zwischen einer abhängigen Variable und einer oder mehreren unabhängigen Variablen zu analysieren. Einfach ausgedrückt hilft die lineare Regression dabei, Vorhersagen zu treffen und Trends in Daten zu erkennen.

Wenn zum Beispiel zur Debatte steht, wie sich die Anzahl der Lernstunden und das Geschlecht eines Schülers auf dessen Note auswirken, ist die lineare Regression ein geeignetes Werkzeug. In diesem Fall wäre die Note die abhängige Variable (das, was wir vorhersagen möchten), während die Lernstunden eine kontinuierliche unabhängige Variable sind und das Geschlecht eine kategoriale unabhängige Variable darstellt.

Kategoriale Variablen sind solche, die in Gruppen oder Kategorien eingeteilt werden können. In

diesem Beispiel könnte das Geschlecht zwei Kategorien haben: „männlich“ und „weiblich“. Um solche Variablen in einem linearen Regressionsmodell zu verwenden, wandeln wir sie häufig in sogenannte Dummy-Variablen um. Das bedeutet, dass wir für jede Kategorie eine neue binäre Variable erstellen. Zum Beispiel könnte „männlich“ den Wert 1 annehmen und „weiblich“ den Wert 0.

Durch die Methode der linearen Regression können nicht nur Vorhersagen getroffen – etwa welche Note ein Schüler mit einer bestimmten Anzahl von Lernstunden und einem bestimmten Geschlecht erwarten kann – sondern auch Erkenntnisse darüber generiert werden, wie stark verschiedene Faktoren miteinander verbunden sind. Im konkreten Beispiel hier geht es darum, zu verstehen, welchen Einfluss verschiedene soziodemografische Variablen auf die Nutzungshäufigkeit des Deutschlandtickets haben.

- Je niedriger die Pkw-Verfügbarkeit ist, desto mehr Fahrten werden mit dem Deutschlandticket durchgeführt.
- Personen mit Migrationshintergrund unternehmen etwas weniger Fahrten als Personen ohne Migrationshintergrund.
- Je städtischer der Regionstyp, desto mehr Wege werden mit dem Deutschlandticket unternommen. Zwischen kleinstädtischen, dörflichen Räumen in einer Stadtregion und ländlichen Regionen existieren dagegen kaum signifikante Unterschiede.



Tabelle 5: Allgemeines lineares Modell zu Fahrten mit dem Deutschlandticket

	Koeffizienten	Std.-Abw.	Signifikanz
(Intercept)	2.86	0.04	***
Alter in Jahren			
≤ 30	0.29	0.02	***
31-40	0.07	0.01	***
41-50 [Ref]			
51-60	-0.06	0.02	***
61-70	-0.13	0.02	***
Geschlecht			
männlich [Ref]			
weiblich	-0.03	0.01	***
Beschäftigungsstatus			
erwerbstätig [Ref]			
Ausbildung, Zivil-/Wehrdienst	0.01	0.02	
Rentner/Rentnerin	-0.12	0.02	***
Hausfrau/Hausmann, arbeitslos	-0.14	0.03	***
Sonstiges	-0.19	0.05	***
Ökonomischer Status			
sehr niedrig	0.01	0.02	
niedrig	-0.06	0.01	***
mittel [Ref]			
hoch	-0.13	0.01	***
sehr hoch	-0.09	0.01	***
Ticketvariante			
DTicket [Ref]			
DTicket Job	-0.02	0.01	*
DTicket Schüler	0.23	0.03	***
DTicket Studierende	-0.08	0.02	***
DTicket Senior	-0.24	0.03	***
DTicket Sozial	0.02	0.06	
Anderes	-0.14	0.04	***
Pkw-Verfügbarkeit			
jederzeit [Ref]			
gelegentlich	0.23	0.01	***
nie	0.23	0.01	***
Migrationshintergrund			
Kein Migrationshintergrund [Ref]			
Migrationshintergrund	0.18	0.06	**
Haushaltsgröße			
1-Person-HH [Ref]			
2-Personen-HH ohne Kinder	0.04	0.01	***
Mehr-Personen-HH ohne Kinder	0.06	0.02	***
HH mit Kindern	-0.02	0.01	
Raumtyp (RegioSta 7)			
Metropolen	0.53	0.03	***
Regiopolen und Großstädte	0.36	0.04	***
Mittelstädte, städt. Raum (Stadtregion)	0.27	0.04	***
Kleinstädt. dörtl. Raum (Stadtregion) [Ref]			
Zentrale Städte (Ländliche Region)	0.08	0.04	.
Mittelstädte, städt. Raum (Ländliche Region)	0.09	0.04	*
Kleinstädt. dörtl. Raum (Ländliche Region)	-0.04	0.04	

Abhängige Variable: monatliche Fahrten mit dem Deutschlandticket; Singifikanzniveaus (p-Wert): 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 . 0,1
 [Ref]: Referenzkategorie der unabhängigen Variable; Nutzendengruppe: alle (n = 2.202); Primärerhebung

3.3. Verlagerungswirkungen des Deutschlandtickets

Verfahren und Grenzen der Methodik bei der Erfassung individueller Verlagerungswirkungen

Im Rahmen der Primärerhebung erfolgt eine Abfrage der letzten drei Wege mit dem Deutschlandticket mit Details zur Wegelänge, den genutzten ÖPNV-Verkehrsmitteln, dem Wegezweck und einer Abfrage, was die Personen am Ehesten gemacht hätten, wenn sie nicht das Deutschlandticket besäßen. Auf Basis dieser hypothetischen Frage lässt sich identifizieren, wie hoch die Anteile der nicht verlagerten (Wege, die auch ohne Deutschlandticket mit dem ÖPNV getätigt worden wären), verlagerten (von anderen Verkehrsmitteln verlagerte Wege) und induzierten Wege (neu generierte Wege) sind. Grundlage dafür ist ein nach Fahrtenhäufigkeit und Wegezweck gewichteter Wegedatensatz, gebildet aus den Angaben der hierzu befragten Personen. Dabei ist eine Gewichtung nach Fahrtenhäufigkeit notwendig, da ansonsten Wege von Personen, die nur gelegentlich Wege mit dem Deutschlandticket unternehmen, überrepräsentiert wären. Als Grundlage für eine weitere Gewichtung dieser Wege nach Wegezweck wurde die Randverteilung der Deutschlandticket-Wege aus der MiD 2023 herangezogen. Diese Kontrolle ist notwendig, da spezifische Wegezwecke häufiger getätigt werden als andere.

Da die Quantifizierung der Verlagerungseffekte auf einer hypothetischen Frage basiert, werden die Anteile hier in Spannweiten angegeben. Hypothetische Angaben unterliegen gewissen Unsicherheiten. So ist die Frage nach dem alternativen Verhalten oder ersetzten Verkehrsmitteln mit der Bestandsdauer des Deutschlandtickets immer schwieriger zu beantworten. Deshalb unterliegen die Ergebnisse gewissen Unsicherheiten, weshalb hier eine Angabe von Spannweiten sinnvoll ist. Die Spannweiten geben in etwa ein Intervall von 15 Prozent unter bis 10 Prozent über den berechneten Werten an.

So sind zwischen 60 Prozent und 70 Prozent der Deutschlandticket-Wege nicht verlagerte Wege, also Wege, die auch ohne Deutschlandticket mit dem ÖPNV getätigt worden wären. Weniger als 5 Prozent sind induzierte Wege, also Wege, die ohne das Ticket gar nicht getätigt worden wären. Schließlich sind zwischen 25 Prozent und 38 Prozent der Wege verlagert. Der größte Anteil dieser verlagerten Wege kommt dabei vom Pkw. Es folgen Radverkehr, Fußverkehr und Fernverkehr.

An dieser Stelle ist es sinnvoll, die Ergebnisse vor dem Hintergrund der weiteren abgeschlossenen und zum Teil noch laufenden Studien (Evaluation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, Greenpeace-Studie und Ariadne-Studie, siehe Anhang) einzuordnen, da in diesen Projekten die Verlagerungswirkung ebenfalls über eine hypothetische Abfrage erfasst wird. Dabei zeigen sich größere Unterschiede hinsichtlich der verlagerten und induzierten Wege zwischen den Evaluationen. Die Ariadne-Studie weicht dabei methodisch sehr stark von den anderen Studien ab, da es sich bei ihr um eine synthetische Kontrollstudie auf Basis von Mobilfunkdaten handelt. Des Weiteren gibt die Studie keine Details zu den Anteilen der verlagerten Verkehrsmittel. Die Methodiken dieser Evaluation im Auftrag des BMV, der Greenpeace-Studie und auch der VDV-Studie stützen sich auf eine hypothetische Abfrage der alternativen Verkehrsmittel. Dies ist die einzig mögliche Annäherung der Abschätzung der Verlagerungswirkungen auf Personenebene, da über keine Paneldaten mit Vorher-Nachher-Daten verfügt wird. Im Allgemeinen werden solche hypothetischen Abfragen wie in dieser, aber auch in der VDV-Evaluation in der wissenschaftlichen Community mit Vorsicht betrachtet (vgl. Andor et al., 2020). Dazu kommt, dass der Zeitpunkt der Einführung des Deutschlandtickets mittlerweile zwei Jahre zurückliegt. Somit ist anzunehmen, dass es den Antwortenden mit ablaufender Zeit tendenziell immer schwerer fällt, hier eine valide Aussage zu treffen. Schließlich haben die konkrete Fragestellung und das Abfrageformat (z.B. telefonisches Interview oder Online-Fragebogen) einen Einfluss auf die Antworten. Der Vergleich zwischen VDV-Evaluation, Greenpeace-Studie und dieser Evaluation zeigt, dass sich diese hinsichtlich beider Punkte unterscheiden. So greifen die VDV-Evaluation und die Greenpeace-Studie auf Panel-Teilnehmende zurück, die BMW-Evaluation nutzt eine echte telefonbasierte Zufallsstichprobe. Die konkrete Fragestellung ist in der VDV-Evaluation zweistufig: Es wird zuerst danach gefragt, ob die Fahrt verlagert, induziert oder nicht verlagert ist, und anschließend danach gefragt, von welchen Verkehrsmitteln die verlagerten Wege kommen. Im Rahmen dieser Erhebung erfolgt die Abfrage einstufig: „Was hätten Sie am Ehesten gemacht, wenn Sie für diese Fahrt kein Deutschlandticket zur Verfügung gehabt hätten?“

Diese Unterschiede in der Abfragemethodik könnten ein Grund dafür sein, warum insbesondere bei den verlagerten und induzierten Wegen Unterschiede zwischen den Evaluationen entstehen. Dies stützt zudem das Vorgehen, hier Spannweiten anzugeben, um keine falsche Genauigkeit bei den Ergebnissen vorzugeben. Allerdings kann auch festgehalten werden, dass sich die Ergebnisse bezogen auf bestimmte Muster ähneln, sich jeweils jedoch etwas andere Größenordnungen ergeben. So zeigen sich eine hohe Stabilität innerhalb des ÖPNV, relativ geringe Anteile eines induzierten Verkehrs, aber auch Verlagerungseffekte vom Pkw, in kleinerem Maß aus dem ÖPFV und vom Fahrrad bis hin zu Fußwegen. Bezogen auf die dahinter liegenden Kilometersummen und Umwelteffekte sind dabei die Wanderungen vom Pkw in den ÖPNV am bedeutsamsten.

Verlagerungswirkung des Deutschlandtickets

Abbildung 8 zeigt die Anteile der nicht verlagerten, verlagerten und induzierten Deutschlandticket-Fahrten auf Basis der Abfrage in der Primärerhebung. Wie im vorherigen Kapitel beschrieben, sind die Daten gewichtet und stellen plausibilisierte Spannweiten in Abhängigkeit vom berechneten Wert dar.

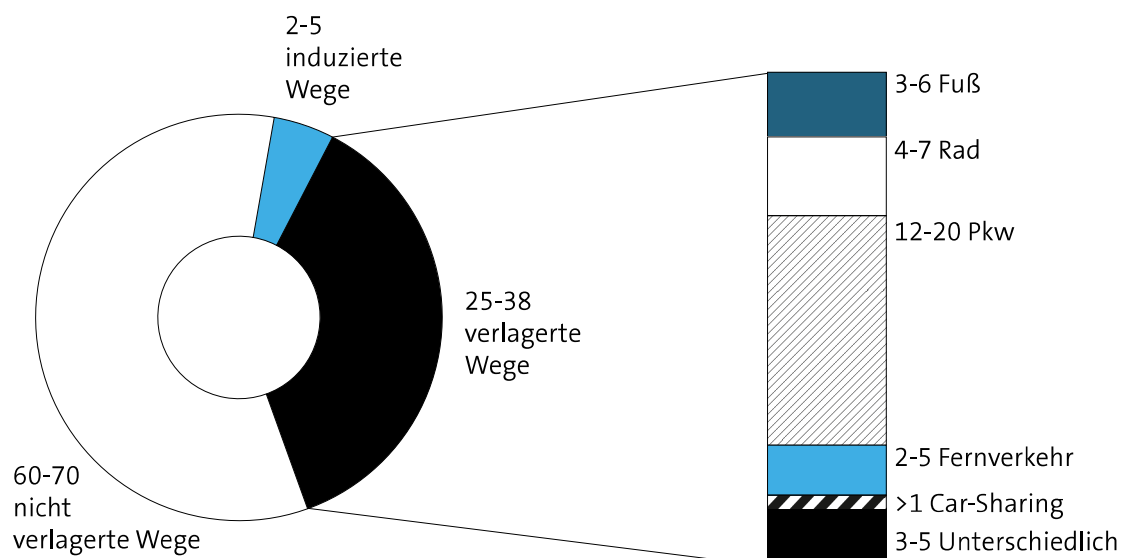
Rund zwei Drittel der Wege sind nicht verlagerte Wege, die auch ohne das Deutschlandticket mit dem ÖPNV unternommen worden wären. Weniger als 5 Prozent sind induziert, also zusätzliche Wege, die durch das Deutschlandticket generiert werden. Es ist anzunehmen, dass weniger als ein Drittel der Wege von anderen Verkehrsmitteln verlagert sind. Der größte Anteil stammt dabei vom Pkw. Rund 12 bis 20 Prozent der Deutschlandticketwege sind verlagerte Pkw-Wege. Im Größenbereich von jeweils rund 5 Prozent werden Fußwege und Radwege verlagert. Auch wenn diese Ergebnisse, wie bereits oben beschrieben, sorgfältig interpretiert werden müssen, ist bemerkenswert, dass eine deutliche Verlagerung vom Pkw nachweisbar ist, auch wenn der Anteil nicht exakt benannt werden kann. Dies ist ein wichtiger Baustein für die Klimawirkungen des Deutschlandtickets, die im Kapitel 5 noch genauer quantifiziert werden.

Einordnung der Verlagerungswirkungen mithilfe sekundärer Datenquellen

Die verlagerten und induzierten Deutschlandticketwege müssen sich auch in den Fahrgastzahlen widerspiegeln. Zur Einordnung der Größenordnungen der oben dargestellten, berichteten Verlagerungswirkungen ziehen wir die Fahrgaststatistik heran. Die amtliche Fahrgaststatistik

Abbildung 8: Anteil der verlagerten, induzierten und nicht verlagerten Wege

Angaben in Prozent



tik, ausgewiesen durch das statistische Bundesamt, beinhaltet quartalsweise Fahrgastzahlen nach Land und Verkehrsträger (Busse, Straßenbahnen, SPNV, Fernverkehr mit Bussen und Bahnen). In der Entwicklung der amtlichen Fahrgaststatistik müssten sich die Zuwächse infolge des Deutschlandtickets, d.h. zum ÖPNV verlagerte und induzierte Wege, widerspiegeln. Die folgenden Abschätzungen dienen einer groben Validierung der Befragungsergebnisse der Evaluationsstudie des BMV durch einen Vergleich mit der amtlichen Fahrgaststatistik.

Der Zeitpunkt der Einführung des Deutschlandtickets erschwert allerdings eine solche Plausibilisierung: Abbildung 9 zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Liniennahverkehr seit 2017, den zunächst deutlichen Rückgang in den Pandemie-Jahren ab 2020 und die nachfolgenden Fahrgastzuwächse in der Corona-Erholung, überlagert von den Effekten des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022. Im zweiten Quartal 2023 wurde schließlich das Deutschlandticket eingeführt⁴. In diesem dynamischen

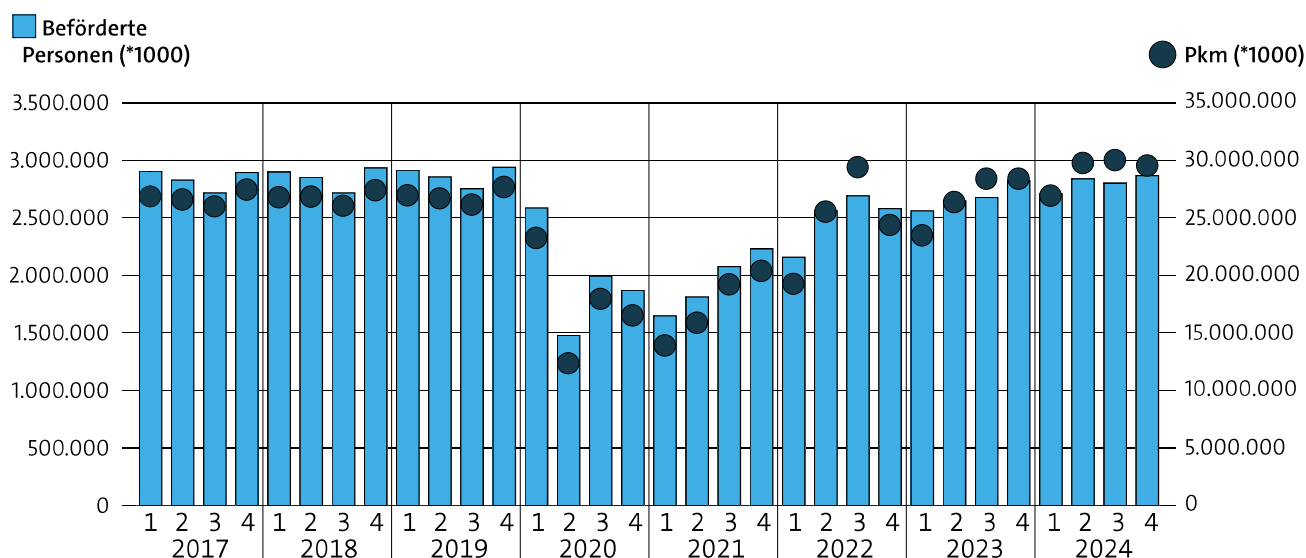
4 Dies erschwert die Zeitreihenbetrachtung ebenfalls. Mit der Umstellung auf das Deutschlandticket und der ebenfalls erfolgenden weiteren Einführungen automatisches Zählsysteme unterliegen die herangezogenen Statistiken zurzeit diversen Veränderungen. Die bisher vorliegenden Werte für 2023 und 2024 müssen also als vorläufig eingestuft werden. Verbesserungen sind hier schrittweise für die Jahre 2024 (rückwirkend) und 2025 zu erwarten.

Umfeld ist es nur schwer möglich, Nachfrageänderungen dem Deutschlandticket oder anderen Effekten zuzuordnen. Insofern sind die folgenden Vergleichsrechnungen nur als grobe Abschätzung zu verstehen.

Als Vergleichsquartal „Ohne Deutschlandticket“ können Fahrgastzahlen aus Q1/2023, also dem Quartal unmittelbar vor Einführung des Deutschlandtickets, mit 2.560 Mio. ÖPNV-Fahrten herangezogen werden. Als Vergleichs quartale „Mit Deutschlandticket“ können die Quartale Q3/2024 (2.801 Mio. ÖPNV-Fahrten) und Q4/2024 (2.866 Mio. ÖPNV-Fahrten) genutzt werden, in denen auch die Primärbefragung zum Deutschlandticket im Feld war. Aus dem Vergleich der Fahrgastzahlen ergeben sich im Durchschnitt etwa 275 Mio. mehr ÖPNV-Fahrten pro Quartal in der zweiten Jahreshälfte 2024 (mit Deutschlandticket) verglichen mit dem Zeitraum vor Einführung (Q1/2023). Auf das Jahr hochgerechnet wären es also rund 1,1 Mrd. zusätzliche Fahrten. Die Jahre 2017 bis 2019 zeigen, dass jahreszeitliche Schwankungen hier keine große Rolle im Hinblick auf eine Über- oder Unterschätzung dieser zusätzlichen Nachfrage spielen dürften.

Auf Basis der Primärerhebung wissen wir, dass etwa

Abbildung 9: Entwicklung der Anzahl beförderter Personen und der Personenkilometer im Liniennahverkehr in Deutschland nach Quartal



30-40% der Deutschlandticket-Wege induziert bzw. verlagert sind und somit zusätzliche Fahrten im ÖPNV generieren. Laut MiD 2023 wurden rund 54 Prozent der ÖPNV-Wege mit dem Deutschlandticket unternommen⁵. Diese 54 Prozent entsprechen etwa 10 Mio. Wegen pro Tag (MiD). Die 30 bis 40 % (unteres und oberes Ende der berechneten Spanne auf Basis der Primärerhebung) entsprechen damit etwa 3 bis 4 Mio. zusätzlichen ÖPNV-Wegen pro Tag infolge des Deutschlandtickets. Auf das Jahr hochgerechnet ergäbe dies etwa 1 bis 1,5 Mrd. zusätzlicher ÖPNV-Wege⁶. Die Größenordnung liegt damit im Bereich der Zahlen aus der Fahrgaststatistik, nach denen im Jahr 2024 etwa 1,1 Mrd. mehr Fahrten im ÖPNV getätigt wurden als vor Einführung des Deutschlandtickets.

Angesichts der Unschärfen dieser Abschätzungen ist dies eine überaus zufriedenstellende Übereinstimmung mit den Größenordnungen der ÖPNV-Fahrgaststatistik. Unter Beachtung der gänzlich verschiedenen Datenquellen, die hier miteinander verglichen werden, ist dies eine erste grobe Bestätigung der Plausibilität der Ergebnisse durch Sekundärdatenvergleiche.

⁵ Dieser Wert liegt heute vermutlich höher, da das Deutschlandticket u.a. durch eine weitreichende Umstellung von Jobtickets, Semestertickets und Schülertickets eine größere Marktdurchdringung hat. Für diese überschlägige Berechnung wird diese Unschärfe ignoriert, da keine aktuelleren Werte vorliegen.

⁶ Unschärfen zwischen Beförderungsfällen und Wegen auf Personenebene werden bei dieser überschlägigen Betrachtung ignoriert.

Detailbetrachtung verlagelter Wege

Bei den Verlagerungswirkungen ist insbesondere relevant, welche Personengruppen von welchen Verkehrsmitteln auf den ÖPNV umsteigen. Im Rahmen dieses Zwischenberichts soll der Fokus auf die vom Fernverkehr und vom Pkw verlagerten Wege gelegt werden. Dies wird durch einen Blick auf Verlagerungen vom Fahrradverkehr ergänzt. Dazu werden jeweils die Personen betrachtet, die mindestens einen berichteten Deutschlandticket-Weg vom Fernverkehr oder vom Pkw verlagert haben. Diese Personen werden deskriptiv hinsichtlich verschiedener Kriterien mit allen Deutschlandticket-Nutzenden in der Stichprobe verglichen.

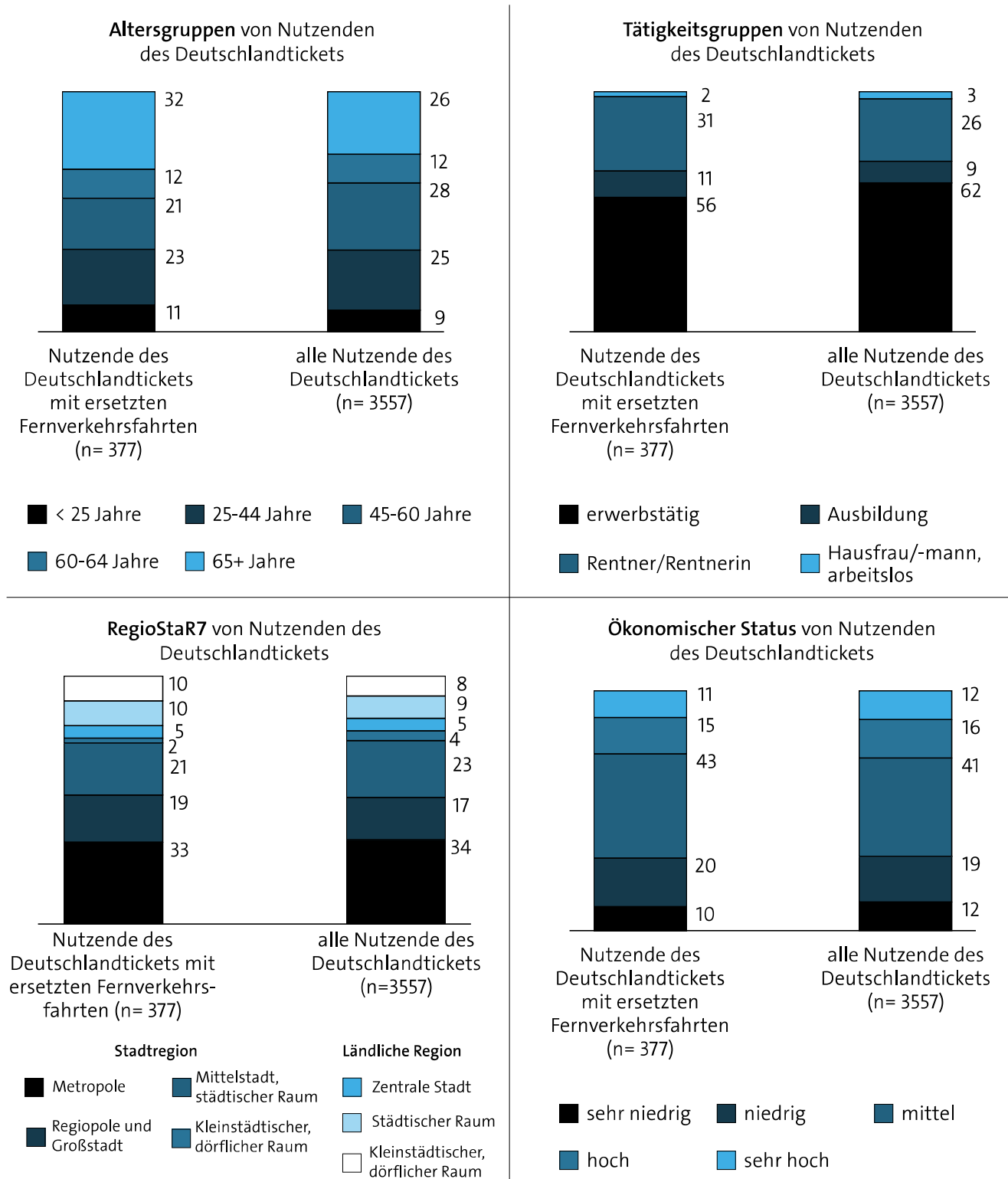
Verlagerte Fernverkehrswege

Zunächst erfolgt die Betrachtung der Personen, die Wege vom Fernverkehr verlagert haben. Abbildung 11 stellt soziodemografische Daten dieser Gruppe im Vergleich zu allen Deutschlandticket-Nutzenden dar. Hier ist anzumerken, dass aufgrund des geringen Anteils ersetzter Fernverkehrswege die Stichprobe der Personen mit ersetzten Fernverkehrsfahrten relativ klein ist. Trotzdem erlauben die deskriptiven Auswertungen erste Aussagen. Die Gruppe der Personen, die Fernverkehrsfahrten auf den ÖPNV verlagert, ist tendenziell jünger, aber auch in der Altersgruppe zwischen 61 und 70 Jahren stärker vertreten. Das zeigt sich auch beim Anteil der Personen in Ausbildung, der höher ist als bei allen Deutschlandticket-Nutzenden. Bei Betrachtung der ökonomischen Statusgruppen und der Wohnorte der Personen ist keine

Abbildung 10: Übersicht über das Vorgehen des Abgleichs von Befragungsergebnissen mit der Fahrgaststatistik

Fahrgastzuwachs auf Basis der Fahrgaststatistik (2024 gegenüber Q1 2023)	Bestimmung neu hinzugekommener Fahrgäste (Basis MiD und Primärerhebung)
<p>2.560 Mio. Fahrten in Q1/2023</p> <p>Durchschnittlich 2.835 Mio. Fahren in Q3 und Q4 2024</p> <p>ca. 275 Mio. zusätzliche ÖPNV-Fahren pro Quartal</p> <p>ca. 1,1 Mrd. zusätzliche Fahrten pro Jahr</p>	<p>10 Mio. Deutschlandticket-Fahrten/Tag (Quelle: MiD 2023)</p> <p>30-40% dieser Fahrten sind verlagert oder induziert (Quelle: Primärerhebung)</p> <p>3-4 Mio. zusätzliche ÖPNV-Fahrten pro Tag aufgrund des Deutschlandtickets</p> <p>1-1,5 Mrd. zusätzliche Fahrten pro Jahr</p>

Abbildung 11: Soziodemografische Unterschiede der Personengruppe, die Fernverkehrsfahrten mit dem Deutschlandticket ersetzt, zu allen Deutschlandticket-Nutzenden
Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket

klare Tendenz erkennbar. Abweichungen sind vor allem in Metropolen, Großstädten und Mittelstädten in einer ländlichen Region erkennbar.

Bei den Wegelängen ersetzter Fernverkehrsfahrten (Wege, die normalerweise mit dem Fernverkehr zurückgelegt worden wären) zeigt sich, dass diese wie erwartet länger sind als im Vergleich zu allen Deutschlandticket-Wege (siehe Abbildung 12). Während 50 Prozent aller Deutschlandticket-Wege kürzer als rund 20 Kilometer sind, liegen 50 Prozent der ersetzten Fernverkehrsfahrten bei einer Länge von rund 130 Kilometern. Dennoch ergibt sich, dass ein Großteil der verlagerten Fernverkehrsfahrten eher in einem Entfernungsbereich liegen, der auch auf langläufigen Regionalexpresslinien erreicht wird. Sehr lange Fahrten durch ganz Deutschland mit dem Deutschlandticket und dem Nahverkehr scheinen eher eine Randerscheinung zu sein. So sind nur rund 10 Prozent der ersetzten Fernverkehrsfahrten länger als 400 Kilometer.

Bei Betrachtung der Wegezweckverteilung wirkt der höhere Anteil an Freizeitfahrten plausibel, da hier beispielsweise Tages- oder Mehrtagesausflüge wie von Berlin an die Ostsee denkbar sind. Zunächst nicht erklärbar ist der höhere Anteil an Wegen für Gesundheit und Pflege. Diesem Phänomen muss zukünftig noch weiter nachgegangen werden.

Verlagerte Pkw-Wege

Bei Betrachtung der vom Pkw verlagerten Wege zeigt sich, dass die Personengruppe, die Pkw-Wege verlagert, etwas älter ist als die Gesamtheit aller Deutschlandticket-Nutzenden und stärker in der Gruppe der 51–70-Jährigen vertreten ist (siehe Abbildung 13). Bei den Tätigkeitsgruppen sind dagegen kaum Unterschiede zwischen den Personen, die Pkw-Wege verlagern, und allen Deutschlandticket-Nutzenden erkennbar. Eine ähnliche Verteilung wie bei den Personen, die verlagerte Wege aus dem Fernverkehr aufweisen, zeigt sich beim ökonomischen Status. Hier sind wieder die mittlere und

Abbildung 12: Wegelängenverteilung und Wegezweckverteilung von ersetzten Fernverkehrsfahrten und allen Fahrten mit dem Deutschlandticket (Daten ab 11/2024)

Angaben in Prozent

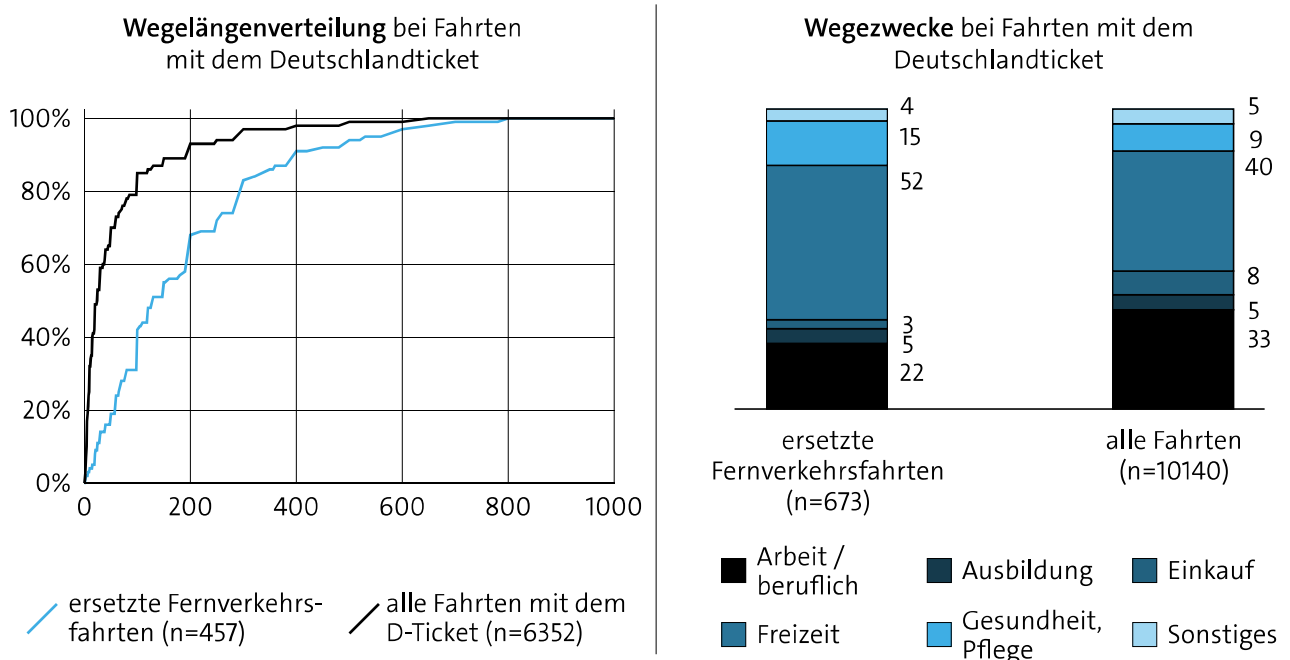
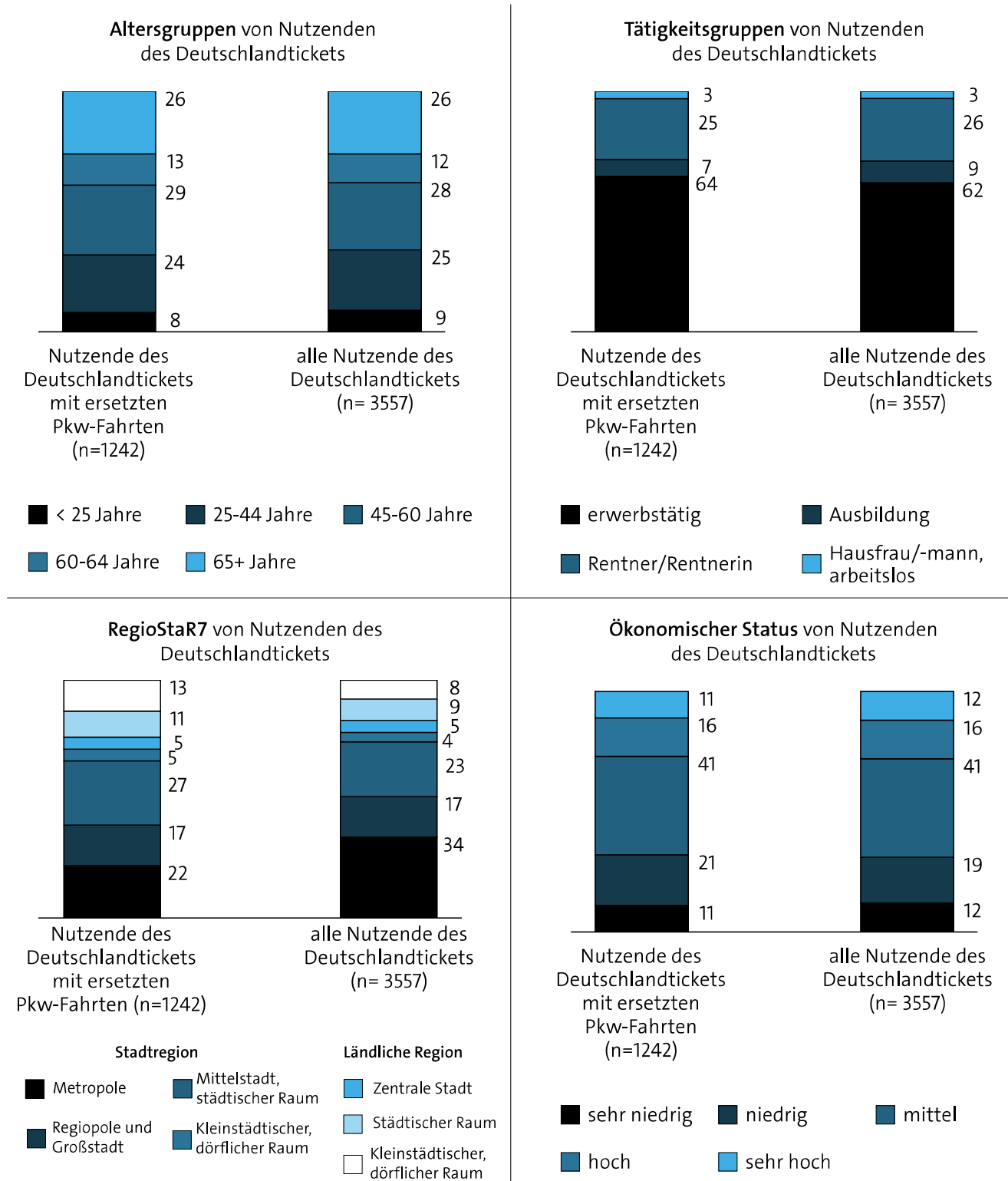


Abbildung 13: Soziodemografische Unterschiede der Personengruppe, die Pkw-Fahrten mit dem Deutschlandticket ersetzt, zu allen Ticketnutzern

Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket

niedrige ökonomische Statusgruppe etwas stärker vertreten und die hohe und sehr hohe Statusgruppe etwas geringer. Dies ist möglicherweise mit der höheren Kostensensitivität zu begründen. Personen in niedrigeren ökonomischen Statusgruppen nutzen tendenziell eher den Kostenvorteil aus, den das Deutschlandticket bei ausreichender Nutzung gegenüber dem Pkw hat.

Bei der Betrachtung der Wohnorte zeigen sich deutlichere Unterschiede als bei den ersetzten Fernverkehrswegen. Hier tritt insbesondere der ländliche Raum hervor, aus dem vergleichsweise viele Personen stammen, die Pkw-Wege auf den ÖPNV verlagern. Hier zeigt sich also, dass der ÖPNV auch in ländlicheren Gegenden eine Alternative sein kann, wenn er einen attraktiven Preis hat. Der Anteil der Personen aus Metropolen, die angibt, Fahrten vom Pkw auf den ÖPNV zu verlagern, ist dagegen deutlich geringer als bei Betrachtung aller Deutschlandticket-Nutzenden. Dies ist vor dem Hintergrund, dass in Metropolen der höchste Anteil der Personen lebt, die bereits zuvor den ÖPNV genutzt hat, nicht überraschend.

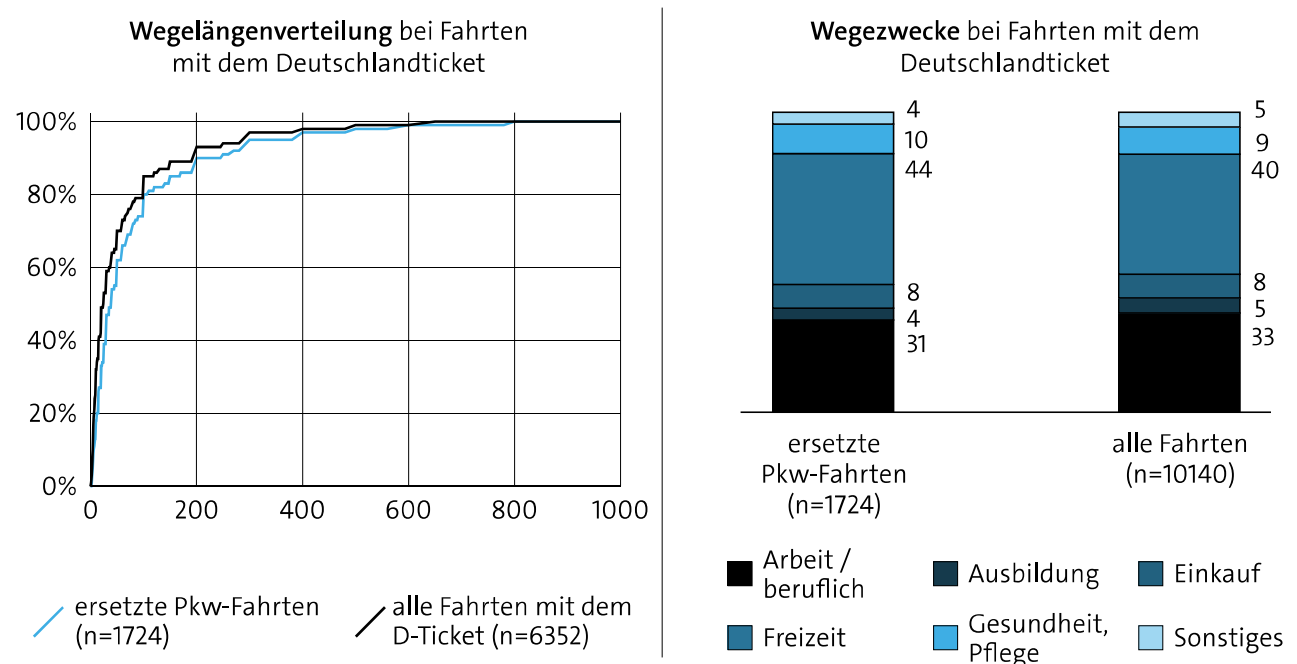
Die Wegelängen verlagelter Pkw-Fahrten weichen im Gegensatz zu den verlagerten Fernverkehrsfahrten nur in einem geringen Maß von allen Deutschlandticket-Fahrten ab (siehe Abbildung 14). Insgesamt 50 Prozent der Wege sind kürzer als rund 25 Kilometer. Nur 10 Prozent der Wege sind länger als 200 Kilometer. Dies zeigt, dass eine Verlagerung vom Pkw eher im Nahraum erfolgt. Eine Verlagerung längerer Pkw-Fahrten auf den ÖPNV durch das Deutschlandticket erfolgt selten. Eine ähnliche Verteilung zeigt sich auch bei den Wegezwecken. Es werden etwas mehr Freizeitwege und etwas weniger Arbeitswege verlagert als bei der Wegezweckverteilung aller Deutschlandticket-Wege. Eine Verlagerung vom Pkw auf den ÖPNV findet relativ gleichmäßig über alle Fahrtzwecke statt.

Verlagerte Fahrradfahrten

Personen, die Fahrradfahrten mit dem Deutschlandticket ersetzen, sind tendenziell etwas jünger und zu einem vergleichsweise großen Anteil in der Altersgruppe zwischen 25 und 44 Jahren zu finden (siehe Abbildung 15). Außerdem zeigt sich, dass im Vergleich zu allen

Abbildung 14: Wegelängenverteilung und Wegezweckverteilung von ersetzten Pkw-Fahrten und allen Fahrten mit dem Deutschlandticket (Daten ab 11/2024)

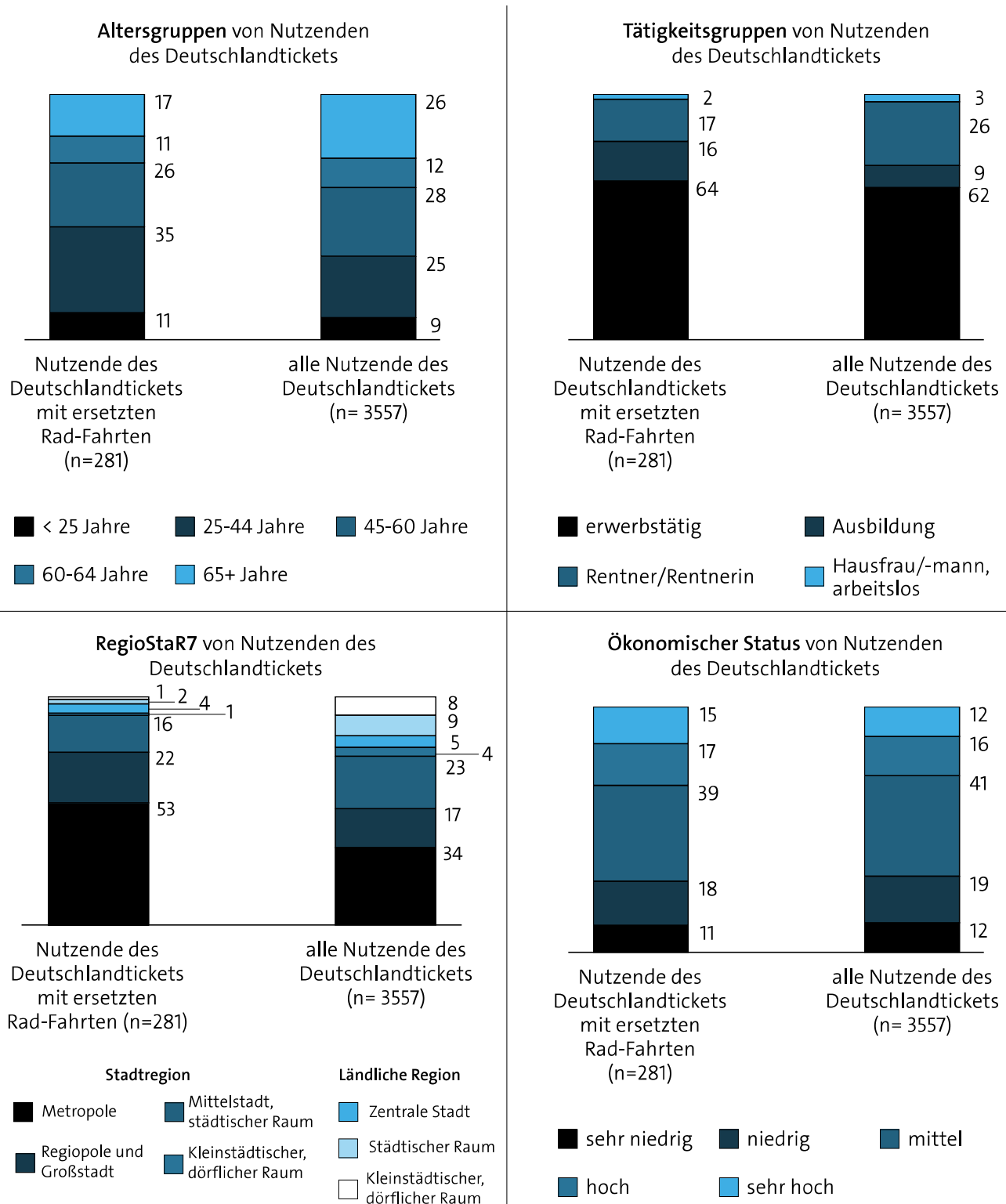
Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket

Abbildung 15: Soziodemografische Unterschiede der Personengruppe, die Fahrradfahrten mit dem Deutschlandticket ersetzt, zu allen Deutschlandticket-Nutzenden

Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket

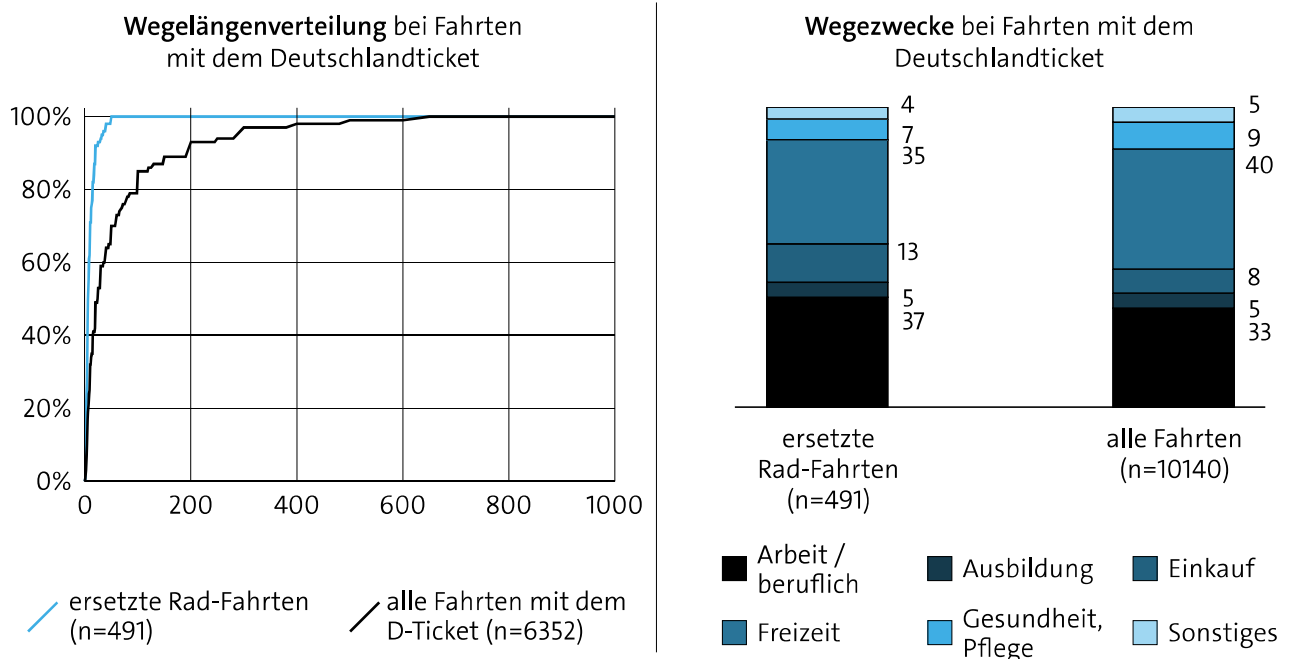
Deutschlandticket-Nutzenden ein höherer Anteil der Personen mit ersetzten Fahrradfahrten in Ausbildung ist. Rentner und Rentnerinnen sind in dieser Gruppe dagegen unterrepräsentiert.

Die diesbezüglichen Ergebnisse zeigen zudem (schwach), dass Personen, die Fahrradfahrten mit dem ÖPNV ersetzen, ökonomisch etwas besser situiert sind als alle Deutschlandticket-Nutzenden. Auffälliger und plausibel ist die Verteilung der Wohnorte der Personen, die Fahrten mit dem Fahrrad durch den ÖPNV ersetzen. Hier ist im Gegensatz zur Verteilung aller Deutschlandticket-Nutzenden ein viel deutlicheres Stadt-Land-Gefälle erkennbar. Mehr als die Hälfte der Personen, die Radwege durch den ÖPNV ersetzen, leben in Metropolen. Dies kann vor allem damit begründet werden, dass insbesondere in städtischen Räumen mehr kürzere Alltagswege mit dem Fahrrad unternommen werden. In ländlichen Räumen ist das Fahrrad aufgrund der großen Distanzen oft grundsätzlich keine Alternative.

Bei Betrachtung der Wegelängenverteilung und der Wegezwecke fallen zunächst die deutlich geringeren Wegelängen von ersetzten Radfahrten auf (siehe Abbildung 16). Diese sind maximal 50 Kilometer lang und 50 Prozent der ersetzten Radfahrten sind unter 6 Kilometer lang. Als Alternative attraktiv zu werden scheint der ÖPNV ab einer Distanz von etwa 4 Kilometern, da hier die Anzahl der ersetzten Radfahrten sprunghaft ansteigt. Sehr kurze Wege von unter 2 Kilometern entsprechen nur einem Anteil von 10 Prozent. Bei Betrachtung der Wegezwecke zeigt sich insbesondere eine höhere Verlagerung vom Rad bei Arbeitswegen und auch bei Einkaufswegen als bei Betrachtung aller Deutschlandticket-Wege.

Abbildung 16: Wegelängenverteilung und Wegezweckverteilung von ersetzten Radfahrten und allen Fahrten mit dem Deutschlandticket (Daten ab 11/2024)

Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket

3.4. Multimodalität: Nutzung des Deutschlandtickets in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln

Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im längeren Zeitverlauf. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg wird dagegen als Intermodalität bezeichnet. Um abzubilden, wie multimodal Personen unterwegs sind, ist es also notwendig, einen längeren Zeitraum zu betrachten. Aus diesem Grund erfolgt eine Ableitung der Multimodalität über die Informationen zur allgemeinen Nutzungshäufigkeit spezifischer Verkehrsmittel. Da bei der Alltagsmobilität primär die Verkehrsmittel Pkw, ÖPNV und Fahrrad relevant sind und Fußwege bei einem Großteil der Bevölkerung sehr regelmäßig getätigt werden, werden in der Regel die Nutzungshäufigkeiten dieser drei Verkehrsmittel für eine Einteilung in Multimodalitätsgruppen verwendet. Dabei verhalten sich Personen multimodal, wenn sie mehrere dieser drei Verkehrsmittel jeweils mindestens einmal wöchentlich nutzen. Monomodal sind Personen, die nur eines dieser Verkehrsmittel mindestens einmal wöchentlich nutzen.

Auf diese Weise entstehen insgesamt sieben Gruppen:

- Monomodal Radfahrende: Personen, die ausschließlich das Fahrrad mindestens einmal wöchentlich nutzen (und ÖPNV bzw. Pkw seltener als einmal wöchentlich).
- Monomodal Pkw-Nutzende: Personen, die ausschließlich den Pkw mindestens einmal wöchentlich

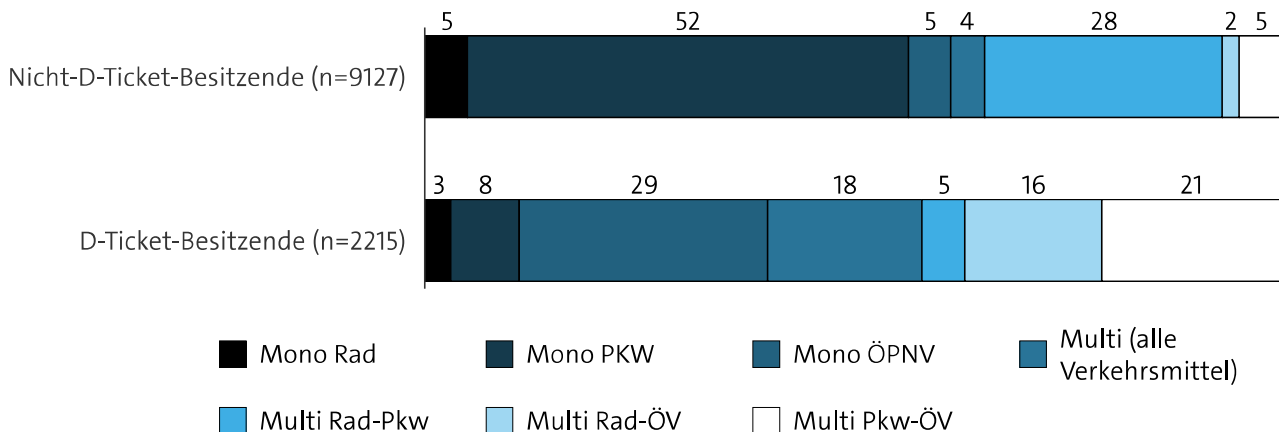
nutzen (und ÖPNV bzw. Rad seltener als einmal wöchentlich).

- Monomodal ÖPNV-Nutzende: Personen, die ausschließlich den ÖPNV mindestens einmal wöchentlich nutzen (und Pkw bzw. Rad seltener als einmal wöchentlich).
- Multimodal (alle Verkehrsmittel): Personen, die alle Verkehrsmittel mindestens einmal wöchentlich nutzen.
- Multimodal Rad – Pkw: Personen, die das Fahrrad und den Pkw mindestens einmal wöchentlich nutzen (und ÖPNV seltener als einmal wöchentlich).
- Multimodal Rad – ÖPNV: Personen, die das Fahrrad und den ÖPNV mindestens einmal wöchentlich nutzen (und Pkw seltener als einmal wöchentlich).
- Multimodal Pkw – ÖPNV: Personen, die den Pkw und den ÖPNV mindestens einmal wöchentlich nutzen (und Rad seltener als einmal wöchentlich).

Abbildung 17 zeigt die Verteilung der Personen ohne und mit dem Deutschlandticket auf die verschiedenen Multimodalitätsgruppen. Ganz grundsätzlich zeigt sich, dass Deutschlandticket-Besitzende mit 60 Prozent zu einem höheren Anteil multimodal unterwegs sind als

Abbildung 17: Multimodalitätsgruppen in Abhängigkeit vom Deutschlandticket-Besitz

Angaben in Prozent



4. Sozioökonomische Auswirkungen – Schwerpunkt auf Inklusion und Digitalisierung (AP 2)

4.1. Teilhabewirkungen des Deutschlandtickets

Nicht-Besitzende mit knapp 40 Prozent. Etwa die Hälfte der Nicht-Besitzenden sind monomodal Pkw-Nutzende. Unter den Deutschlandticket-Besitzenden liegt dieser Anteil bei nur 8 Prozent. Dagegen sind bei den Deutschlandticket-Besitzenden 29 Prozent monomodal ÖPNV-Nutzende, rund ein Fünftel dieser Gruppen nutzt eine Kombination aus Pkw und ÖPNV. Ein weiteres knappes Fünftel der Deutschlandticket-Besitzenden nutzt ÖPNV, Pkw und das Rad mindestens einmal wöchentlich. Dieser Anteil beträgt bei den Nicht-Besitzenden nur 4 Prozent.

Diese deskriptive Analyse zeigt, dass Personen, die das Deutschlandticket besitzen, zu einem höheren Anteil einen Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln nutzen. Mehr als ein Viertel dieser Gruppe sind allerdings monomodal ÖPNV-Nutzende. Inwiefern das Deutschlandticket für diesen hohen Grad der Multimodalität verantwortlich ist, kann über diese deskriptive Auswertung nicht beantwortet werden. Insbesondere mithilfe der MiD 2023 sind jedoch auch verlässliche multivariate Auswertungen möglich. Dies ist im weiteren Verlauf des Evaluationsprojektes vorgesehen.

Eine schon mehrfach wissenschaftlich nachgewiesene Teilhabewirkung hatte das 9-Euro-Ticket (z.B. Hille und Gather, 2022; Rozynek, 2024). Ob das Deutschlandticket ebenfalls die reale oder empfundene Teilhabe von Personen verbessert, soll im Rahmen dieser Evaluation erörtert werden. Bisher ist dies nur auf Basis der Daten der Primärerhebung möglich.

Wie bereits im ersten Zwischenbericht erläutert, empfinden rund 50 Prozent der Befragten, die ein Deutschlandticket haben oder bereits hatten, dass sich mit dem Deutschlandticket ihre Aktivitätsmöglichkeiten und damit auch die Teilhabe verbessert haben (siehe Abbildung 18). Mittlerweile zeigt sich, dass die empfundene Teilhabewirkung insbesondere bei der Gruppe von Personen mit sehr niedrigem ökonomischem Status etwas höher ausfällt als bei den anderen Gruppen. Dies könnte ein erster Hinweis darauf sein, dass diese Gruppe aufgrund des Deutschlandtickets mobiler geworden ist.

Der bisher einzige Ansatz für eine gemessene Teilhabewirkung im Rahmen der Primärerhebung ist die Abfrage

Abbildung 18: Änderung der Aktivitätsmöglichkeiten durch das Deutschlandticket in Abhängigkeit vom ökonomischen Status (aktuelle und ehemalige Deutschlandticket-Besitzende)

Angaben in Prozent

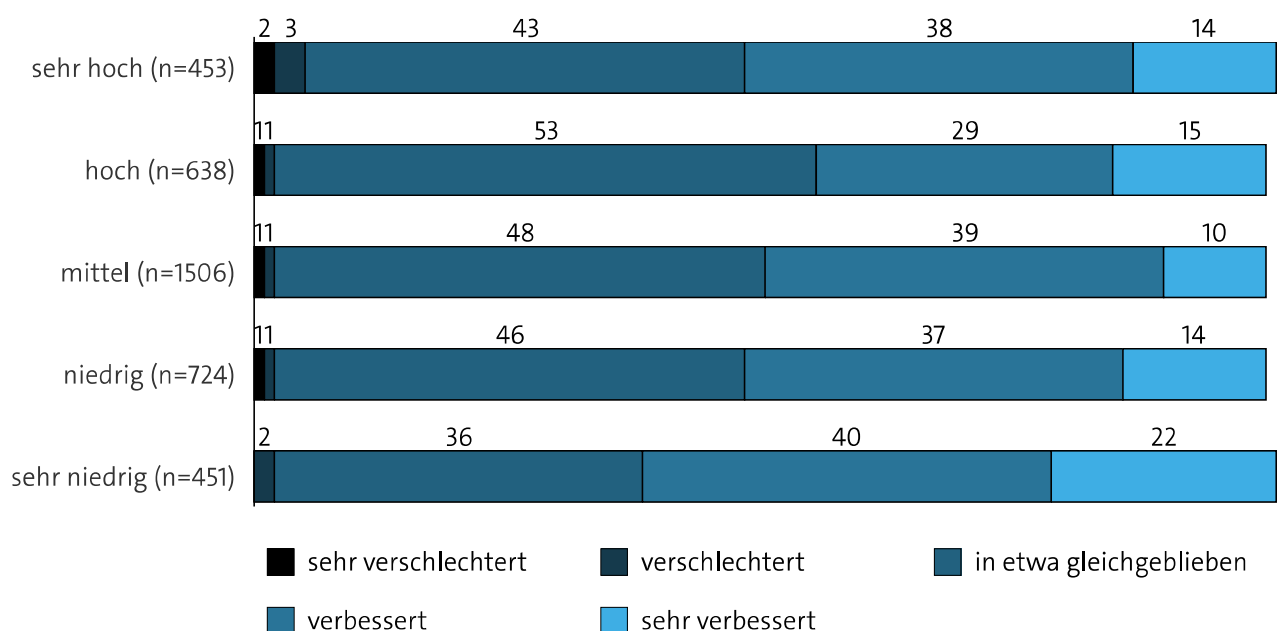


Tabelle 6: Differenz der mittleren Fahrtenanzahl spezifischer Teilhabezwecke zwischen Deutschlandticket-Besitzenden und Nicht-Besitzenden

Wegetyp	Differenz Fahrtenanzahl pro Monat	p-Wert	Signifikanz
Freizeit	0,50	0,0708	.
Einkauf	0,00	0,9951	
Familienbesuch	0,33	0,1227	

Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket; Singifikanzniveaus (p-Wert): 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 . 0,1

der Häufigkeit spezifischer Aktivitäten (Freizeit, Einkauf und Erledigungen und private Treffen). Mithilfe des Ansatzes statistischer Zwillinge lassen sich erste Aussagen darüber treffen, ob die Befragten mit Deutschlandticket mehr Aktivitäten nachgehen. Wie bereits im Kapitel zu den Verlagerungswirkungen erläutert, ermöglicht die

Betrachtung statistischer Zwillinge den direkten Vergleich metrischer Werte unter Kontrolle anderer Variablen (hier die soziodemografischen Variablen). Details zum Konzept der statistischen Zwillinge finden sich in Kapitel 3.1.

Die kategorisierten Antworten der Angaben zur Häufigkeit spezifischer Aktivitäten wurden in monatliche Zahlen umgerechnet, um eine im Mittelwert vergleichbare metrische Variable zu erhalten. Der Vergleich der Mittelwerte in den beiden Gruppen der statistischen Zwillinge ermöglicht nun unter Kontrolle der anderen soziodemografischen Variablen eine Aussage darüber, ob Deutschlandticket-Besitzende mehr Wege der drei oben genannten Zwecke unternehmen oder nicht. Die Betrachtung des p-Wert ermöglicht zudem die Aussage darüber, ob sich Deutschlandticket-Besitzende und Nicht-Besitzende signifikant voneinander unterscheiden. Tabelle 6 zeigt, dass sich die Anzahl der Wege zwischen beiden Gruppen für Einkaufswege oder den Besuch von Freunden und Familie nicht signifikant unterscheiden. Sehr schwach signifikant sind die Unterschiede bei den Freizeitwegen,

Tabelle 7: Differenz der mittleren Fahrtenanzahl spezifischer Teilhabezwecke zwischen Deutschlandticket-Besitzenden und Nicht-Besitzenden in Abhängigkeit vom ökonomischen Status

Wegetyp	ökonomischer Status	Differenz Fahrtenanzahl pro Monat	p-Wert	Signifikanz
Freizeit	sehr niedrig	0,69	0,3172	
	niedrig	0,25	0,7815	
	mittel	0,50	0,2111	
	hoch	2,32	0,0112	*
	sehr hoch	-1,27	0,1831	
Einkauf	sehr niedrig	1,64	0,0232	*
	niedrig	0,53	0,3526	
	mittel	-0,41	0,2737	
	hoch	-0,78	0,3111	
	sehr hoch	-0,83	0,3087	
Freundes- oder Familienbesuch	sehr niedrig	0,96	0,1995	
	niedrig	0,47	0,2741	
	mittel	0,20	0,5008	
	hoch	1,12	0,0641	.
	sehr hoch	0,63	0,3629	

Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket; Singifikanzniveaus (p-Wert): 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 . 0,1

Aussagen dazu müssen also mit Vorsicht betrachtet werden. Deutschlandticket-Besitzende unternehmen rund 0,5 Freizeitwege mehr im Monat als Personen, die das Deutschlandticket nicht besitzen.

Bei Betrachtung der Differenz der mittleren Fahrtenanzahl dieser Teilhabezwecke in Abhängigkeit vom ökonomischen Status muss zunächst berücksichtigt werden, dass aufgrund der jeweils geringeren Personenanzahl in den ökonomischen Statusgruppen die möglichen Treffer statistischer Zwillinge reduziert werden. Die Ergebnisse zeigen keine klaren Tendenzen (siehe Tabelle 7). Lediglich drei Werte sind zumindest leicht signifikant:

- Personen mit hohem ökonomischem Status mit Deutschlandticket machen gut 2 Freizeitwege je Monat mehr als Personen aus dieser Statusgruppe ohne Deutschlandticket.
- Personen mit sehr niedrigem ökonomischem Status mit Deutschlandticket machen etwa 1,6 Einkaufswege mehr im Monat als Personen aus dieser Statusgruppe ohne Deutschlandticket.

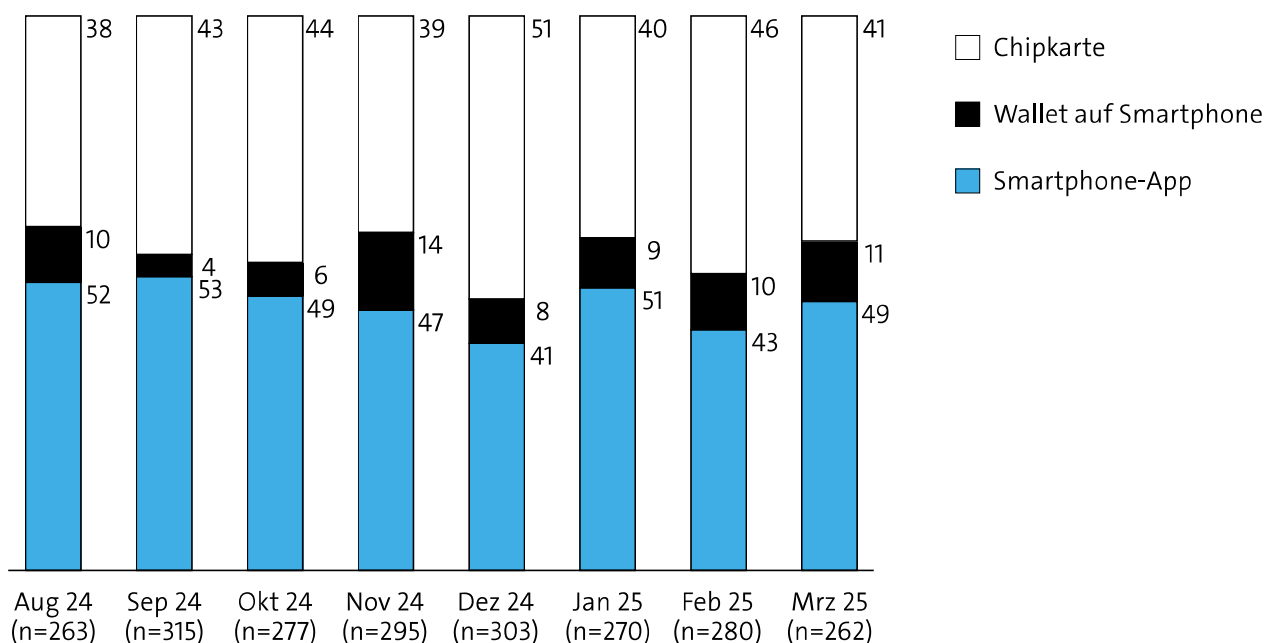
- Personen mit hohem ökonomischem Status mit Deutschlandticket machen gut einen Besuchsweg je Monat mehr als Personen aus dieser Statusgruppe ohne Deutschlandticket

Zusammengefasst zeigen sich so in der subjektiven Einschätzung der Verbesserung der Aktivitätsmöglichkeiten deutliche Effekte. Die befragten Personen empfinden, dass sie durch das Deutschlandticket mehr unternehmen können. Diese Effekte sind jedoch anhand der Vergleiche der tatsächlichen Aktivitätshäufigkeiten nur schwer identifizierbar. Zudem besteht bei der Zeitreihenbetrachtung die Vermutung, dass sich derartige Effekte erst langsam manifestieren. In einer späteren Phase dieses Evaluationsprojekts wird dem auch mit neu entwickelten Operationalisierungen genauer nachgegangen werden.

4.2. Digitalisierung der Mobilität durch das Deutschlandticket: Beitrag zur Förderung digitaler Lösungen im Verkehrssegment

Ein Ziel des Deutschlandtickets war die Stärkung der Digitalisierung im Ticketvertrieb in Deutschland. Aus

Abbildung 19: Anteil digitalisierter Tickets in Abhängigkeit vom Befragungsmonat
Angaben in Prozent



diesem Grund erfolgt die Bereitstellung des Tickets ausschließlich als lesbare Chipkarte oder als digitales Ticket auf dem Handy. Auch wenn digitale Informationen auf der Chipkarte gespeichert werden, erfordert die Bereitstellung dieses Ticketformats einen deutlich höheren Aufwand als die smartphonebasierte Bereitstellung. Aus diesem Grund haben zumindest einige der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde zusätzlich das Ziel, den Anteil smartphonebasierter Tickets zu erhöhen.

In Abbildung 19 sind die Anteile der Ticketformen je Befragungsmonat auf Basis unserer Primärerhebung dargestellt. Hier zeigt sich über den Zeitverlauf, dass sich bislang kaum etwas geändert hat. Der Anteil von Chipkarten liegt mit kleinen Ausreißern dauerhaft bei rund 40 Prozent. Die appbasierten Deutschlandtickets machen fast die Hälfte der Deutschlandtickets aus. Die restlichen rund 10 Prozent sind Tickets, die in Wallets auf dem Smartphone gespeichert sind.

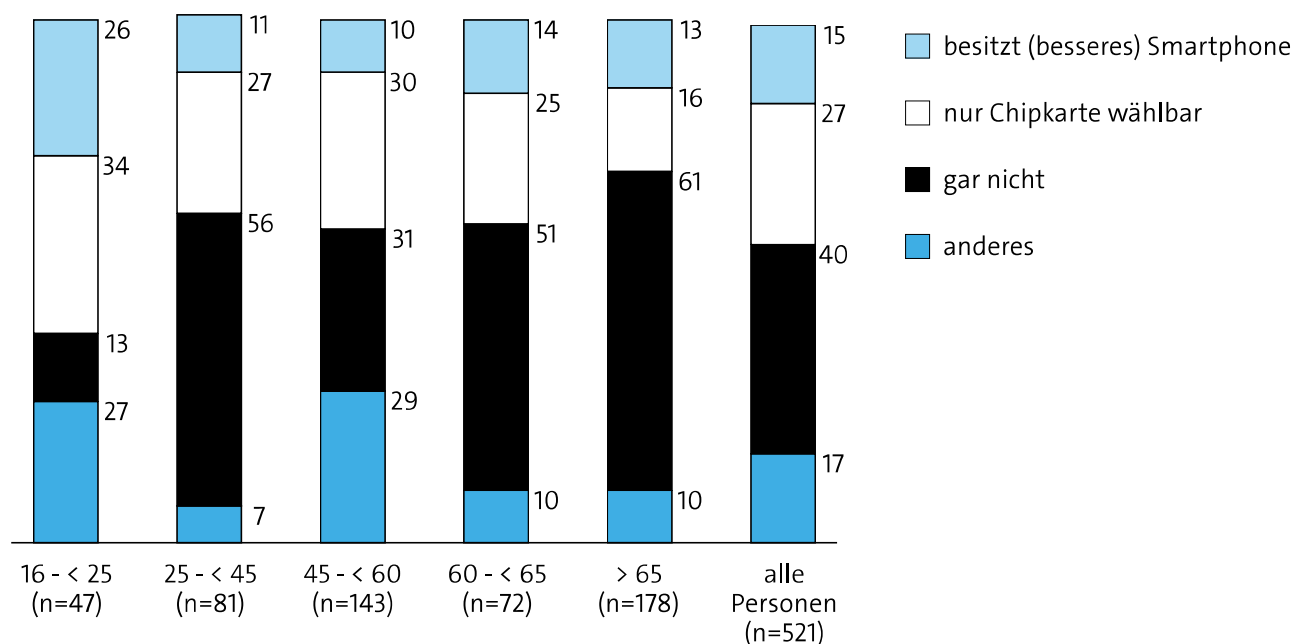
Die Gründe für den gleichbleibend hohen Anteil von Chipkarten können vielschichtig sein. So kann die Chipkarte für bestimmte Gruppen (z.B. Studierende mit dem

Studierendenticket oder Personen mit Jobtickets) obligatorisch sein. Außerdem können zusätzliche Leistungen, wie beispielsweise die kostenfreie Nutzung von Bikeshaaring, nur in Zusammenhang mit einer Chipkarte genutzt werden (Beispiel: KVB-Rad in Köln).

Um das Einsparpotenzial und die Hemmnisse einer stärkeren Verbreitung von smartphonebasierten Tickets abzuschätzen, wurde im Rahmen der Primärerhebung die Frage gestellt, unter welchen Umständen die Chipkarten-Nutzenden bereit wären, ihre jetzige Karte durch eine Variante auf dem Smartphone zu ersetzen. Hier liegt die Vermutung nahe, dass eine Analyse dieser Frage altersabhängig zu unterschiedlichen Ergebnissen führen könnte. Aus diesem Grund erfolgte eine Einteilung in Altersgruppen. Dies führt zu geringen Stichprobengrößen, ermöglicht aber dennoch differenziertere Aussagen als bei einer Betrachtung aller Personen.

Zunächst zeigt die Abbildung 20, dass die Anzahl der Chipkarten-Nutzenden mit dem Alter steigt. Rund 50 Prozent der Personen mit Chipkarte befinden sich in der Gruppe der Über-60-Jährigen. Bei Betrachtung der

Abbildung 20: Bereitschaft des Tausches von der Chipkarte zum digitalen Ticket
Angaben in Prozent



5. Klimaseitige Auswirkungen – Umweltauswirkungen und Nachhaltigkeit (AP 3)

5.1. Methodik und Zielsetzung der klimaseitigen Analysen

Umstiegsbereitschaft auf ein digitales Ticket auf dem Smartphone zeigt sich, dass 40 Prozent aller befragten Chipkarten-Nutzenden laut eigener Aussage gar nicht bereit ist, zu einem Ticket auf dem Smartphone zu wechseln. Dabei sinkt mit steigendem Alter die Bereitschaft, auf ein smartphonebasiertes Ticket umzustellen. So ist mehr als die Hälfte der Personen über 65 Jahren nicht bereit, auf ein smartphonebasiertes Deutschlandticket umzusteigen.

Die Auswertung zeigt aber auch, dass etwa 30 Prozent der Chipkarten-Nutzenden gezwungenermaßen diese Karte nutzen. Dies lässt den Schluss zu, dass durch eine Umstellung dieser Tickets ein nicht unerheblicher Anteil der Karten eingespart werden könnte.

Eine vollständige Einstellung des Chipkarten-Angebots würde vor allem ältere Personen betreffen. Im Rahmen der Diskussion von Maßnahmen zur Einsparung von Kosten im Vertrieb sollte diese Gruppe also berücksichtigt werden.



Der Erfolg des Deutschlandtickets wird auch anhand der Umweltwirkungen gemessen. Dafür kommt eine Reihe von Indikatoren in Betracht, doch ist die „CO₂-Einsparung“ die üblicherweise verwendete und bis in die öffentliche Diskussion hinein etablierte Größe. Dabei handelt es sich um „Treibhausgase“, angegeben als CO₂-Äquivalente.

Für den deutschen Verkehrssektor wird 2024 ein jährlicher Wert von 143 Mio. t ausgewiesen⁷. Dieser umfasst alle Verkehrsarten sowohl im Personen- wie im Güterverkehr und bildet anteilig etwa ein Fünftel der gesamten deutschen Treibhausgasemissionen ab. Da sich die absoluten Werte in anderen Sektoren reduzieren, im Verkehr jedoch stagnieren, wächst dieser Anteil und formulierte Reduktionsziele werden hier bekanntermaßen nicht erreicht. Der Anteil des ÖPNV an den verkehrsbedingten Emissionen beträgt jedoch nur weniger als 5 Prozent bei unter 10 Mio. t jährlich. Der sehr viel größere Anteil von schätzungsweise etwa 70 Prozent mit rund 110 Mio. t jährlich entfällt auf den privaten Pkw-Verkehr⁸.

Damit stellt sich für das Deutschlandticket und die Umweltbilanz unter anderem die Frage, in welchem Ausmaß es dem Angebot gelingt, CO₂-Emissionen im Pkw-Verkehr zu reduzieren. Die Ermittlung des eingesparten CO₂-Volumens ist unmittelbar an die Verkehrsleistung und damit an die Summe der Kilometer gebunden. Hinzu kommen weitere Größen einer Gesamtbilanz. Insgesamt werden folgende Komponenten einbezogen:

- Wege, die nun nicht mehr mit dem Pkw, sondern aufgrund der Ticketanschaffung jetzt mit dem öffentlichen Nahverkehr erfolgen, dessen Nutzung wiederum durch das Deutschlandticket abgedeckt ist. Sie sparen durch den Pkw-Verzicht „direkte“ CO₂-Emissionen.
- Dem entgegen stehen Fahrten, die aufgrund des Deutschlandticket-Besitzes überhaupt erst unternommen werden und ohne das Ticket unterblieben wären.

⁷ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11867/dokumente/emissionsdaten_2024_-_pressehintergrundinformationen.pdf

⁸ Zur Differenzierung nach Verkehrsarten siehe mit Stand 2019 <https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/daten-und-fakten/personenverkehr-in-deutschland-verkehrsmittel-im-vergleich>

- Ebenso einbezogen werden Wege, die ohne das Ticket mit dem Fahrrad oder zu Fuß bzw. mit einem weiteren Verkehrsmittel außerhalb des ÖPNV unternommen worden wären, jetzt aber mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen.
- Mittelfristig bestehen voraussichtlich indirekte Effekte durch eine höhere Bindung der Ticketnutzenden an den öffentlichen Verkehr und daraus resultierende, zuvor nicht angetretene oder mit dem Pkw durchgeführte Fahrten, die nicht mit dem Deutschlandticket im Nahverkehr, sondern im öffentlichen Fernverkehr abgewickelt werden. Dies war bisher nicht Gegenstand der Erhebungen und wird daher in der folgenden Betrachtung ausgeklammert, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt der Evaluation betrachtet.

5.2. *Einsparung von CO₂-Emissionen und Beitrag zum Klimaschutz*

In den durchgeführten Befragungen wurden die hierfür erforderlichen Basisdaten um Verhalten der Deutschlandticket-Nutzer anhand der drei zuletzt mit dem Deutschlandticket zurückgelegten Wege erhoben. Diese Messung ist ausreichend konkret, zuverlässiger als eine pauschale Einschätzung und reduziert den Berichtsaufwand für die befragten Personen durch die Begrenzung auf die letzten drei Deutschlandticket-Wege. Allerdings unterliegt sie auch gewissen Unschärfen und trägt im Vergleich mit einer „Vorher-Situation“ nur eine gewisse Zeit. Sobald das Deutschlandticket zu Routinen gehört, muss das Messkonzept angepasst werden (siehe dazu auch die Ausführungen in Abschnitt 3.3 des vorliegenden Berichts und ausführlicher zu den darauf aufsetzenden Berechnungsverfahren im ersten Zwischenbericht).

Weil die Interviews über die Erhebungszeit gleichmäßig gestreut erfolgen, ergibt sich in der Zusammenfassung mehrerer monatlicher Erhebungswellen eine zuverlässige Fahrtenstichprobe.

Um von diesen Befunden und der Verteilung der Wege auf die Alternativen ohne Deutschlandticket zu einer hochgerechneten CO₂-Bilanz zu gelangen, sind zwei weitere Schritte erforderlich:

- Im ersten Schritt erfolgt eine Hochrechnung auf die jährlichen Deutschlandticket-Wege und dabei zurückgelegten Personenkilometer (pK) insgesamt. Hierbei werden eine in der projekteigenen Befragung gemessene und sich in der MiD 2023 (sowie der Evaluation durch den VDV) ebenfalls ergebende durchschnittliche monatliche Fahrtenzahl von knapp 30 Fahrten pro Ticket sowie die je nach Alternative unterschiedlichen mittleren Streckenlängen in die Rechnung einbezogen. Hochgerechnet ergibt sich daraus eine Verkehrsleistung des Deutschlandtickets von rund 60 Mrd. pkm im Jahr 2024.
- Im zweiten Schritt werden, differenziert nach den ohne das Ticket in Anspruch genommenen alternativen Verkehrsmitteln, die jeweils spezifischen pkm-CO₂-Emissionswerte⁹ mit der anteilig ermittelten Verkehrsleistung verknüpft.
- Für den hier relevanten Pkw sind dies in der Spannweite des berechneten Verlagerungseffekts zwischen 12 und 20 Prozent der Deutschlandticket-Wege zwischen rund 600 und 1.000 Mio. Wege vom Pkw in den ÖPNV im Jahr 2024.
- Werden auch bei den pkm pro Pkw-Fahrt Spannweiten angelegt, ergibt sich daraus eine Kilometer-summe von gut 10 bis etwas über 20 Mrd. pkm pro Jahr.
- Umgerechnet in CO₂-Äquivalente führen diese Ergebnisse zu einer Spannweite von 1,8 bis 3,5 Mio. t für das Jahr 2024 bezogen auf den Pkw-Verkehr.
- Dem stehen in geringem Ausmaß zusätzliche Emissionswerte für ehemals mit dem Fahrrad gefahrene Wege sowie in höherem Ausmaß für generierte Fahrten gegenüber. Sofern diese mit den direkten Einsparungen im Bereich Pkw saldiert wird und die Spannweiten berücksichtigt, ergibt sich insgesamt ein CO₂-Effekt von etwa minus 2,5 Mio. t für das Jahr 2024. Dies entspricht rund 3 Prozent der durch in den privaten Haushalten genutzten Pkw entstehenden CO₂-Emissionen insgesamt.

⁹ Rechenwerte unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/uba_emissionstabelle_personenverkehr_2022_0.pdf

6. Zukunftsaussichten des Deutschlandtickets

6.1. Mögliche Erweiterungen und Anpassungen des Angebots

Die bis hierhin vorgestellten Analysen zeigen in verschiedenen Facetten den Status Quo des Deutschlandtickets knapp zwei Jahre nach seiner Einführung. Es ist eine Reihe von Erfolgen erkennbar, insbesondere die Stabilisierung auf einem bereits bemerkenswerten Nachfragestand, verkehrliche Effekte und die Aussicht, dass sich diese Wirkungen bei längerer Laufzeit des Tickets ausbauen lassen. Es ist aber ebenso erkennbar, dass möglicherweise noch größere Erfolge erreichbar sind. Dies zeigt nicht zuletzt ein nicht unerheblicher Teil von Kunden, der bereits ein Deutschlandticket besessen, sich aber wieder für andere Angebote oder Verkehre entschieden hat. Auch legen die Befragungsergebnisse nahe, dass die Diskussion um die Zukunft des Tickets möglicherweise zu einer Kaufzurückhaltung geführt hat. Nur wenig beeinträchtigt war dagegen der Verkaufserfolg des Tickets durch die Anfang Januar 2025 vorgenommene Preiserhöhung. Dies bedeutet nicht, dass künftige Preiserhöhungen ähnlich verlaufen würden, zeigt aber den oft hohen Nutzen für die bestehende Kundschaft.

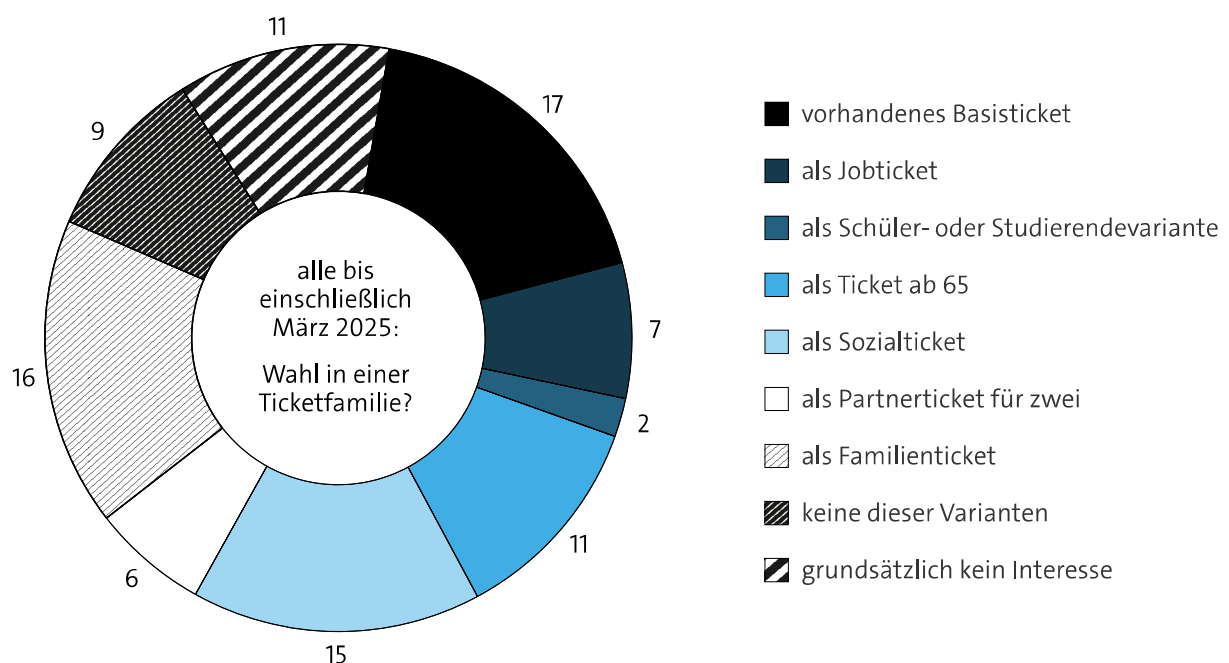
Es könnte sinnvoll sein, nicht nur die Nachfrage auf dem bisherigen Niveau zu halten, sondern sie behutsam aus-

zubauen. Dabei sollte die Einfachheit des Tickets unbedingt bewahrt bleiben. Nachfragesteigernde Weiterentwicklungen könnten beispielsweise durch die Idee einer sogenannten „Deutschlandticket-Familie“ unterstützt werden, die bislang nur in Ansätzen diskutiert wurde. An dieser Stelle sollen mögliche Überlegungen lediglich exemplarisch skizziert werden, ohne konkrete Erwartungen zu wecken. Entscheidend ist dabei, die Kernmerkmale des Tickets konsequent beizubehalten, während ergänzende Angebote entwickelt werden, die gezielt bestimmte Gruppen ansprechen – etwa ähnlich den bestehenden Job-, Sozial- oder Schüler- und Studententickets. Zusätzlich ließen sich Optionen prüfen, die Paketlösungen für Familien und Paare vorsehen, wie etwa eine einfache gemeinsame Nutzung analog zum Prinzip eines geteilten Pkw.

Weiterentwicklung zu einer „Ticketfamilie“ - einfach wie bisher, aber zielgruppenorientierte Produkte?

Um einen Eindruck zu den Potenzialen einer möglichen Ticketfamilie für unterschiedliche Nutzungsgruppen zu erhalten, wurden alle Befragten unabhängig von ihrer bisherigen Wahl nach ihrer Zuordnung zu einer der vor-

Abbildung 21: Akzeptanz von Elementen einer Deutschlandticket-Familie
Angaben in Prozent



Quelle: Primärerhebung Evaluation Deutschlandticket, Abweichungen von 100 Prozent weiß nicht/verweigert/rundungsbedingt

gestellten Varianten befragt (siehe Abbildung 21). Diese Varianten unterscheiden sich nach Nutzungszweck für bestimmte Personengruppen, zum Beispiel in die Variante „Jobticket“ und „Schüler- oder Studentenvariante“. In der Befragung wird die Passgenauigkeit zur individuellen Situation der Befragungsperson ermittelt. Jede Person konnte sich grundsätzlich dagegen entscheiden oder sich einer Variante zuordnen. Vier von fünf befragten Personen tun dies im Interview, zählen also im weitesten Sinne zu möglichen Nutzenden.

Dieses Ergebnis zeigt möglicherweise einen weiteren Weg zu einem größeren Stamm von Kundinnen und Kunden. Die in der Befragung genannten Preisorientierungen bzw. Zahlungsbereitschaften reichen von etwa 30 Euro monatlich für Sozialticketvarianten bis zu 70 bis 80 Euro für eine Familienvariante für bis zu fünf Personen. Da das Thema Zahlungsbereitschaften für verschiedene Varianten aus der Ticketfamilie nur zu Beginn der Erhebungen im August und September erhoben wurde, können nur eingeschränkt Aussagen über Bandbreite von Zahlungsbereitschaften getroffen werden. Aktuell ist angedacht, diese Fragestellungen in den anschließenden Wellen zu vertiefen.

Das vorhandene Basisticket stellt dabei nur den Ausgangspunkt dar. Auch bereits am Markt befindliche oder weitere Varianten finden eine relativ hohe Akzeptanz. Hinzu kommen Angebote für Paare und Familien. Grundsätzlich desinteressiert ist nur etwa ein Fünftel der Befragten. Umgekehrt heißt dies, dass vier von fünf Befragten bei Modellen in dieser Gestalt als potenzielle Käuferinnen und Käufer in Betracht kommen.

Aufgrund des festgestellten Interesses und der ermittelten Potenziale sollte die Weiterentwicklung des Deutschlandticket für die entsprechenden Zielgruppen geprüft werden. Voraussetzung hierfür ist Klarheit über den Fortbestand des Deutschlandtickets und die geplante Preisentwicklung bzw. Preiskonstanz in den nächsten Jahren.

Als kurzfristig umsetzbare Tarifmaßnahme wird – unabhängig von den mittelfristig zu erwartenden preislichen Indikationen – die kostenlose Kindermitnahme mit bis zu drei Kinder im Alter von sechs bis einschließlich 14 Jahre (ohne Sperrzeiten) empfohlen. Im ersten Zwischenbe-

richt wurde hierfür ein Vorschlag beschrieben und ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von knapp 30 Mio. Euro p. a. errechnet. Das sind etwa 0,4 Prozent der gesamten Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket. Mit rund 50.000 zusätzlichen Deutschlandticket-Nutzenden wären die Mindereinnahmen kompensiert. Aus Sicht der Ersteller dieses Berichts wäre die Kindermitnahme somit ein effektives und öffentlichkeitswirksames Signal.

6.2. Was sagen andere Studien?

Das Deutschlandticket hat die Verkehrsforschung herausgefordert und es sind seit der Einführung zahlreiche Studien entstanden. Zu nennen sind dabei an erster Stelle die Evaluation durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) innerhalb eines größeren Konsortiums¹⁰, zu dem auch die Deutsche Bahn zählt, wie die in Eigenregie entstandenen Arbeiten von exeo Strategie Consulting GmbH¹¹. Beide beobachten die Wirkungen des Tickets in mehreren Erhebungswellen seit dem Start im Mai 2023. Hinzu kommt eine Reihe weiterer Einzelbeiträge¹². Allen gemeinsam ist, dass sie vor allem auf Nutzungsmuster und die Kundschaft des Deutschlandtickets fokussieren und sich weniger mit den Nicht-Nutzern, den Potenzialen und der Weiterentwicklung des Tickets befassen. Ein weiteres gemeinsames Merkmal ist die forschungsökonomisch begründete Nutzung von Online-Access-Panels anstatt von belastbareren echten Zufallsstichproben.

Trotzdem liefern sie wichtige Ergebnisse und kommen trotz geringer Unterschiede im Detail zu weitgehend deckungsgleichen Befunden, wobei der Erkenntniswert dieser Ergebnisse deutlich hinter dem der vorliegenden Evaluation zurückliegt. Die Resultate sind in der Regel denen der in diesem Zwischenbericht vorgestellten bisherigen Evaluationsergebnissen des Bundes ähnlich. Gleichwohl haben sie einen engeren Fokus auf das Geschehen im öffentlichen Nahverkehr. Ohne auf die nachlesbaren Einzelergebnisse im Detail eingehen zu

10 Verschiedene Veröffentlichungen, zum Beispiel: <https://www.vdv.de/2024-01-31-wissenschaftlicher-beirat-beim-vdv-stellungnahme-d-ticket-v03.pdf>

11 Verschiedene Publikationen zum Deutschlandticket verfügbar unter: <https://www.exeo-consulting.com/artikel.htm>

12 Siehe dazu die Zusammenstellung an externen Studien am Ende dieses Kapitels

können, sollen an dieser Stelle die zentralen Aussagen kurz vorgeschickt und eingeordnet werden:

Kundschaft und Marktdurchdringung

- Es ergeben sich durchweg Anteile von 15 bis 20 Prozent der erwachsenen Bevölkerung, die das Deutschlandticket pro Monat im Besitz hat.
- Es zeigt sich vor allem eine höhere Kundenbindung im ÖPNV und es werden zusätzliche Abonnenten gewonnen, deren Nutzung unter der Schwelle bisheriger Zeitkarten lag.
- Damit verknüpfen sich ähnliche Einschätzungen zur monatlichen Nutzungshäufigkeit. Die Ergebnisse liegen in der Regel in der Größenordnung von etwa 30 Fahrten monatlich – mit entsprechenden individuellen Abweichungen in beide Richtungen.

Regionale Unterschiede in der Nutzung

- Für die Nutzungsunterschiede zwischen städtischen und ländlichen Regionen werden ähnliche Quoten gemessen – zwischen knapp zehn Prozent in ländlichen Räumen und teilweise über 30 Prozent in einigen Metropolen. Allerdings fällt die Bewertung etwas unterschiedlich aus: Während in den Arbeiten des VDV die Einschätzung einer geringen Nutzung im ländlichen Raum eher geteilt wird, betonen andere wie etwa die exeo-Autoren einen relativ gesehen nicht so schlechten Erfolg des Tickets in ländlichen Regionen – und liegen damit in der Einschätzung näher an der vorliegenden Evaluation.

Verkehrsverlagerung und ökologische Effekte

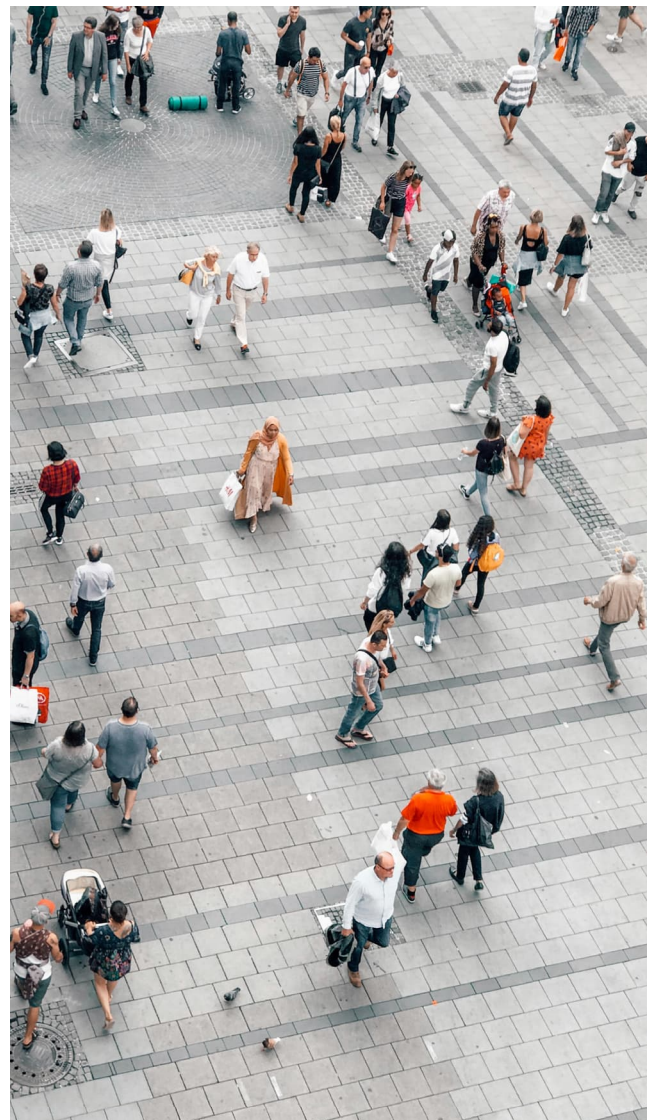
- Es werden nur wenige Kunden und Kundinnen direkt aus anderen Verkehrsmitteln abgeworben. Die große Mehrheit gehörte schon zuvor zum ÖPNV-Kundenstamm, wenn auch oft nicht als tägliche Kundinnen oder Kunden.
- Der direkte „Gewinn“ von Pkw-Fahrten für das Deutschlandticket ist klein, und die ermittelten Anteile liegen durchweg im Bereich zwischen 5 und gut 10 Prozent aller Deutschlandticket-Fahrten.

Damit ergeben sich ähnliche Größenordnungen für rechnerische jährliche CO₂-Reduzierungen im Pkw-Ver-

kehr. Sie liegen je nach Zeitpunkt der Messung in einer Spannweite von einer bis drei Mio. t jährlich – und damit trotz mancher Unterschiede im Detail und nicht immer identischer Annahmen in einem relativ engen Schätzkorridor. Nur eine Ermittlung auf anderer Datengrundlage kommt zu höheren Werten im Bereich von knapp 7 Mio. t¹³. Diese Höhe erscheint jedoch fraglich und wurde vielfach kritisch rezipiert¹⁴.

13 Siehe die Kopernikus-Ariadne-Projekte, verfügbar unter: <https://ariadne-projekt.de/publikation/ariadne-kompakt-wirkung-des-deutschland-tickets-auf-mobilitaet-und-emissionen/>

14 Ein kurzer Überblick ist hier dokumentiert: <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/forscher-halten-ariadne-studie-fuer-nicht-plausibel>



Volkswirtschaftliche und strategische Perspektiven

- Vielversprechend erscheint der bisher 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.
- In den bis März 2025 analysierten Studien ergibt sich die weitestgehend einhellige Auffassung, dass das Deutschlandticket mit der Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro an eine Grenze gegangen ist, die bisherige Kundengewinne in der Zeit vor der Erhöhung gefährdet – vor allem bezogen auf den Teil der Käuferschaft, der zuvor eher autoorientiert war. Trotzdem ist die Einschätzung weitgehender Konsens, dass mit einem Monatspreis von knapp 60 Euro noch ein guter Kompromiss gefunden wurde. Überlegungen zu möglichen Wirkungen von Preisreduzierungen bilden dabei die Ausnahme, werden aber in den

Arbeiten von exeo auch angestellt. Diese gelangen wie die vorliegenden Arbeiten zu der Einschätzung, dass eine genauere Betrachtung lohnend ist, jedoch die Preisfestsetzungsentscheidungen gegenwärtig eine andere Form angenommen haben, so dass diese Überlegungen im Moment nicht offensiv weiterverfolgt werden.

Kundenbindung und Digitalisierung

- Weniger im Fokus stehen Befunde zur langfristigen Kundenbindung sowie den offenbar nicht zu unterschätzenden monatlichen Kündigungen oder Optimierungen. Grundsätzlich werden aber auch diese konstatiert und als Herausforderung erkannt.
- Ebenso nicht im Mittelpunkt und unterschiedlich eingeschätzt werden Bewertungen des Tickets hinsichtlich seines „Digitalisierungsschubs“. Der „Branchenblick“ sieht dies positiver als der Blick der Kundschaft. Zwar werden diesbezügliche Fortschritte festgehalten, aber die Einschätzungen zu weiteren Spielräumen werden unterschiedlich intensiv diskutiert.



Regionale und lokale Erkenntnisse

- Neben den bundesweiten Studien gibt es mittlerweile auch lokale und regionale, zum größten Teil nicht veröffentlichte Untersuchungen. Eine veröffentlichte Studie wurde von kwk im Auftrag des VRR in Zusammenarbeit mit weiteren großen Verkehrsverbänden erstellt. Hier werden auch die Themen Einnahmenaufteilung, Finanzierung und Governance in einer langfristigen Perspektive beleuchtet. Die Analyse, dass Planungssicherheit erforderlich ist, um die verkehrlichen Wirkungen und Effizienzpotenziale auszuschöpfen (zum Beispiel durch Digitalisierung im Vertrieb), deckt sich mit den Erkenntnissen aus der BMV-Evaluation.

Strategische Weiterentwicklung

- Die strategische Weiterentwicklung des Deutschlandtickets, zum Beispiel mit bisher kaum diskutierten Untervarianten oder einem Transfer des Konzepts in den Bartarifsektor, verfolgen die bisher vorliegenden externen Arbeiten bislang kaum. Dies könnte damit zu einem Alleinstellungsmerkmal der BMV-Evaluation werden.

Die meisten dieser Befunde entsprechen in den üblichen erhebungsbedingten Fehlerspielräumen den bisher in der vorliegenden Evaluation vorgestellten Ergebnissen. Es sind an einigen Stellen nachvollziehbarerweise Bewertungsunterschiede erkennbar, aber es gibt keine gravierenden Abweichungen oder einander zuwiderlaufende Ergebnisse. Eine Ausnahme bildet der berichtete sehr hohe, als Ausreißer im Vergleich zu allen übrigen Ergebnissen einzuordnende Wert bezüglich der verkehrlichen Wirkung in den Kopernikus-Ariadne-Projekten. Gerade dieser Aspekt wird jedoch bei allen Begleitforschungen ein noch sorgfältigeres Hinsehen, neue methodische Ansätze und transparent dokumentierte Berechnungswege erfordern. Dabei sollte nicht nur der vordergründig auffällige Betrag möglicher CO₂-Einsparungen im Vordergrund stehen, sondern eher die dahinter liegenden Wirkungen auf die Pkw-Fahrleistungen gemessen an den Personenkilometer-Summen und weiteren Kennwerten, mit denen sich Effekte einer reduzierten Pkw-Nutzung umfassender beschreiben lassen. Nur mit dieser Erweiterung, die explizite Aufgabe der vorliegenden Evaluation ist, wird eine Bewertung der verkehrlichen Wirkungen vollständig.

Auswahl an Studien zum Deutschlandticket aus anderen Projekten:

- exeo: Relativ umfassende Präsentation zu opinion-Train¹⁵
- Preisbereitschaft (YouGov-Befragung Sommer 24)¹⁶
- Nutzung DTicket (infratest dimap)¹⁷
- Schlichtungsstelle Nahverkehr (nicht repräsentativ)¹⁸
- Preisbereitschaft (YouGov-Befragung Sommer 24)¹⁹
- Nutzung DTicket (infratest dimap)²⁰
- Schlichtungsstelle Nahverkehr (nicht repräsentativ)²¹
- Fraunhofer-Allianz Verkehr (online-Befragung)²²

15 https://media.canvayo.com/uploads/sites/4518df1db54bde5e4c1fa2b5349cf15f/2024/08/Studienbericht_-Rogator_exeo_OpinionTRAIN2023_Deutschlandticket.pdf

16 <https://yougov.de/topics/society/survey-results/daily/2024/07/09/b804d/2>

17 <https://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundesweit/umfragen/aktuell/deutschlandticket/>

18 https://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de/sites/default/files/2023-12/deutschlandticket-umfrage_schlichtungsstelle_nahverkehr.pdf

19 <https://yougov.de/topics/society/survey-results/daily/2024/07/09/b804d/2>

20 <https://www.infratest-dimap.de/umfragen-analysen/bundesweit/umfragen/aktuell/deutschlandticket/>

21 https://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de/sites/default/files/2023-12/deutschlandticket-umfrage_schlichtungsstelle_nahverkehr.pdf

22 <https://www.verkehr.fraunhofer.de/content/dam/verkehr/de/documents/people-mobility/Deutschlandticket-Studie-2024.pdf>

7. Zwischenbilanz

Der vorliegende Zwischenbericht zur Evaluation des Deutschlandtickets bietet eine große Analysebreite zur Wahrnehmung und Nutzung des Tickets und kommt zu mehr und mehr abgesicherten Ergebnissen. Mit einer Marktdurchdringung von einem Fünftel der Bevölkerung hat das Ticket bereits eine beachtliche Reichweite erzielt. Besonders positiv ist die Bindungswirkung bei bisherigen ÖPNV-Nutzern, die zuvor kein Abonnement besaßen. Zudem konnten neue Kundengruppen erschlossen und damit die ÖPNV-Nachfrage stabilisiert werden.

Die verkehrlichen Wirkungen des Deutschlandtickets sind inzwischen empirisch nachweisbar. Es zeigen sich erste, ausbaufähige Einsparungen im Pkw-Verkehr, was die ökologische Dimension des Angebots bestätigt. Allerdings wird auch deutlich, dass die Informationslage in der Bevölkerung noch verbesserungswürdig ist – viele potenzielle Nutzer wissen zu wenig über das Angebot und zu viele haben das Ticket „probiert“, sich aber dann doch wieder dagegen entschieden.

Der Zwischenbericht unterstreicht, dass für eine noch umfassendere Wirkung des Tickets vor allem drei Faktoren entscheidend sind: Verlässlichkeit durch eine längere

Bestandsgarantie, konsequentes Marketing und Preisstabilität. Weitere Aspekte werden in den noch folgenden Zwischenberichten betrachtet.

Die weitere Evaluation wird also die kommende Entwicklung vermessen und die Analysen weiter vertiefen. Dazu wird sie ihr Befragungsprogramm variieren und sich spezifischen Themen wie dem Teilhabe-Aspekt oder Wirkungsmechanismen über den Verkehrs-, Tarif- und Vertriebssektor hinaus widmen. Eine Empfehlung an alle Akteure lautet bereits jetzt Stabilität, konsequente Vermarktung und die Beibehaltung der Kernmerkmale des Tickets. Die Etablierung des Deutschlandtickets ist kein Sprint und sie kann nicht alle Herausforderungen im ÖPNV lösen, doch sie ist mehr als ein Einstieg in ein neues Paradigma. Dessen wesentlicher Bestandteil ist neben dem Preisargument nicht nur die Einfachheit, sondern ein Wiedergewinnen der Gestaltungsmacht – weg von einer oft zu dominanten Binnenperspektive der handelnden Akteure hin zu einer konsequenten Kundenorientierung.



Literatur

- AMBERG, MAXIMILIAN UND KOCH, NICOLAS (2024): „Ariadne D-Ticket Impact Tracker“. Kopernikus-Projekt Ariadne. <https://mcc-berlin-ariadne.shinyapps.io/dticket-tracker/>.
- ANDOR, MARK A., FINK, LUKAS, FRONDEL, MANUEL ET AL. (2020) Kostenloser ÖPNV: Akzeptanz in der Bevölkerung und mögliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. *List Forum* 46, 299–325. <https://doi.org/10.1007/s41025-020-00207-y>
- HILLE, CLAUDIA, GATHER, MATTHIAS (2022) „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.“ - Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe?: Ergebnisbericht: Ergebnisse einer Befragung von einkommensschwachen Haushalten zur Wirkung des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten und ausgewählte Dimensionen der sozialen Teilhabe. Institut Verkehr und Raum, Fachhochschule Erfurt, Erfurt
- KRÄMER, ANDREAS, WILGER, GERD, BONGAERTS, ROBERT (2025) Deutschlandticket zum Preis von 29 Euro – Ticketbestand, Einnahmenwirkung und Verkehrsverlagerung, Greenpeace https://www.greenpeace.de/publikationen/Studie_Deutschlandticket_Final.pdf
- ROZYNEK, CAROLINE (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“ In *Transport Policy*, Volume 149, 2024, Pages 80-90, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.02.003>.
- VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN E.V. (VDV) (2024) Evaluation zum Deutschland-Ticket – Halbjahresbericht 2024 [nicht veröffentlicht]
- BECKER, V., JÖDDEN, C., SPEICH, A. (19.05.2024): Fahrgäste zeigen gegenüber dem Deutschland-Ticket große Loyalität, <https://www.kantar.com/de/inspiration/tourismus-reisen/oePNV-kundenbarometer-2024> (abgerufen am 20.05.2025)
- LUTZ, CHRISTIAN (04.2024): Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Eine sozialwissenschaftliche Betrachtung. Deutscher Nahverkehrstag, https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2024/04/DNT2024_Vortrag_Lutz_Christian_Deutschlandticket.pdf (abgerufen am 20.05.2025)
- BONGARD, S., BITTLINGMAIER, C., BRUNCK, M. (2024). Alltagsmobilität im Zeitalter der Mobilitätswende – eine empirische Untersuchung ausgewählter Schwerpunkte. In: Proff, H. (eds) *Next Chapter in Mobility*. Springer Gabler, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-42647-7_47
- MOTZER, N., HAMEL, C., AGOLA, D., RIEDEL, J., WAGNER-HANL, N., STEIN, H. (04.2024): Deutschlandticket: Treiber der Mobilitätswende? – Eine repräsentative Umfrage, <https://www.verkehr.fraunhofer.de/content/dam/verkehr/de/documents/people-mobility/Deutschlandticket-Studie-2024.pdf> (abgerufen am 20.05.2025)

Kontakt

Robert Follmer

Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel.: +49 (0)228 3822-419

E-Mail: R.Follmer@infas.de

Bernd Ermes

Senior-Projektleiter

infas Institut für angewandte

Sozialwissenschaft GmbH

Tel.: +49 (0)228 3822-423

E-Mail: B.Ermes@infas.de