



# Die Wirkung des Deutschlandtickets in Städten

## Nachfrageschub, Verkehrswende, Arbeit und soziale Teilhabe

Deutschlandticket, Verkehrswende, Stadtentwicklung, Berufspendler, soziale Teilhabe

**Andreas Krämer, Davide Brocchi**

*Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket (DT) hat das Potenzial, nicht nur den Verkehr im urbanen Raum deutlich zu verändern, sondern darüber hinaus auch das Zusammenleben und das Stadtbild. Die Nutzung des Tickets ist in Großstädten vergleichsweise stärker. Das DT führt bei längeren Strecken zu der stärksten Verlagerungswirkung vom Pkw zum Nahverkehr. Das betrifft auch den Pendlerverkehr in den Metropolregionen. Damit erhält der öffentliche Nahverkehr einen Nachfrageimpuls in einer Periode, in der die Mobilität u. a. wegen der Homeoffice-Tätigkeit das Vor-Corona-Niveau nicht mehr erreicht.*

### **Stadtverkehr: Verliert der Pkw an Attraktivität?**

Nachdem bereits im letzten Jahr von einem verkehrspolitisch erfreulichen Rückgang des Autoverkehrs berichtet wurde, so u. a. in Berlin oder Hamburg [1], belegen auch aktuelle Studien, wie die von Agora Verkehrswende, ein interessantes Phänomen: Bei einem wachsenden Pkw-Bestand nimmt die Autonutzung ab [2]. Ein in diesem Kontext immer wieder genannter

Bestimmunggrund ist die nach wie vor große Bedeutung der Arbeit im Homeoffice. Diese soll zum Beispiel dazu führen, dass klassische Nachfragepeaks im ÖPNV gedämpft werden, ebenso die Nachfragespitzen im Pendelverkehr [3]. Die staatlich verordnete Arbeit von zuhause hatte während der Corona-Krise bereits einen starken Verlust an Kundenbindung im ÖPNV bewirkt (bei unverändert hohen Zeitkarten-

preisen ging die Nutzungsintensität der Abo-Kunden stark zurück). Später führte das DT (ab Mai 2023) zu einer allgemein stärkeren Nutzung des Nahverkehrs. Nach einem dramatischen Nachfrage-Einbruch in der Corona-Krise berichten Verkehrsunternehmen 2024 über Höchststände bei ÖPNV-Abo-Bestandszahlen (und damit mehr Kundenbindung [4]), deutlich mehr Fahrgäste, aber gleichzeitig auch über große Finanzierungsprobleme [5].

Beide Aspekte, Homeoffice und DT, bringen mehrere nachhaltige Effekte mit sich, weil sie möglicherweise zu einer Reduktion des Straßenverkehrs und perspektivisch des PKW-Bestandes führen. Jede zusätzliche Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen trägt zum Klimaschutz bei. Weniger Autos bedeuten weniger Luftverschmutzung, Lärm und Unfälle, dadurch mehr Gesundheit und Sicherheit für die Menschen. Je unabhängiger Städte vom Auto sind, desto widerstandsfähiger sind sie gegenüber Ölförderengpässen und steigenden Ölpreisen. Das Auto beansprucht zudem enorme Flächen: rund 17 Quadratkilometer in Berlin, 11 in Hamburg, 10 in München, 6,5 in Köln [6]. Weil Autos vor allem Steh- statt Fahrzeuge sind, werden diese Flächen auch als Parkplatz verschwendet. Eine Reduktion des Straßenverkehrs würde also Räume freimachen, die für eine Begrünung der Städte und ihre Abkühlung in Zeiten der Erderwärmung nötig sind [7]. Dies lässt sich auch mit dem Zielbild einer 15-min-Stadt verbinden ([8][9]). Zudem würde eine Umwandlung von Verkehrsräumen in Aufenthalts- und Begegnungsräume den Zusammenhalt, die Partizipation und die Teilhabe in der Gesellschaft fördern.

Auf Basis von empirischen Untersuchungen der exeo Strategic Consulting AG, welche die Mobilitätsveränderungen vor, während und nach der Corona-Pandemie beleuchtet haben, sollen folgende Fragen beantwortet werden:

- Wie ist der Zusammenhang zwischen Nutzung des DTs und der Wohnortgröße? Wie hoch ist der Anteil der DT-Besitzer in deutschen Großstädten?

- Wie wirkt sich das DT auf die Mobilität in Städten aus? Wie stark wird Verkehr auf Busse und Bahnen verlagert bzw. neu erzeugt?
- Wie stark sind die Erwerbstätigen nach Ende der Corona-Pandemie durch Arbeit im Homeoffice betroffen und welchen Einfluss hat dies auf die Mobilität allgemein bzw. speziell im urbanen Raum?
- Wie verändert das DT die Mobilität von Berufspendlern im städtischen Raum? Wie viele DT werden für das Pendeln zur Arbeit genutzt?
- Inwieweit kommen einkommensschwache Bevölkerungsschichten in den Genuss des DTs und wie wirkt das DT in Hinblick auf soziale Teilhabe?

**Das Deutschlandticket:**

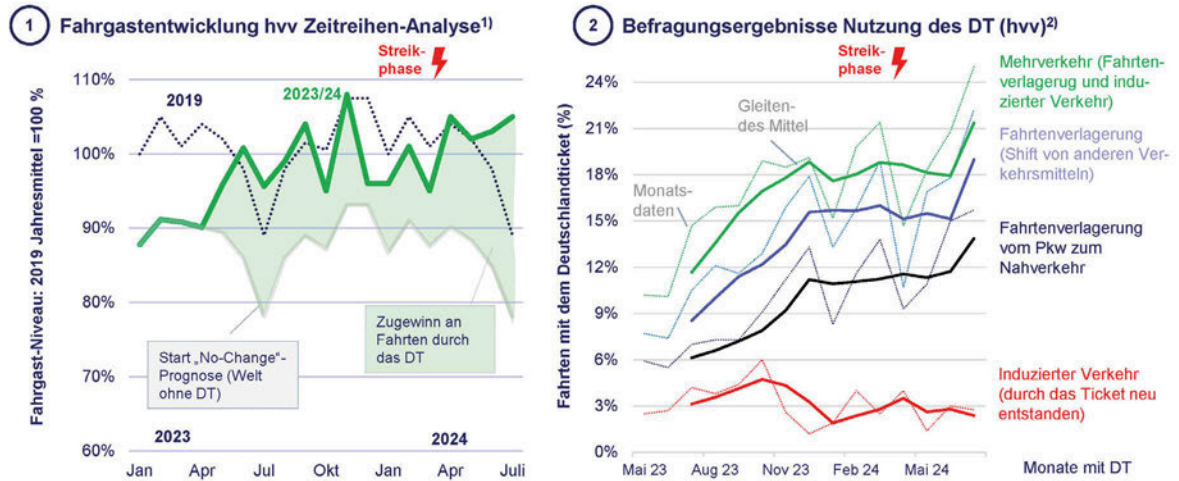
**Ein Ticket nur für Großstädter?**

Bereits beim 9-Euro-Ticket wurde eine relativ deutliche Abhängigkeit zwischen der Größe des Wohnorts und dem Ticketbesitz diskutiert [10] – teilweise drängte sich der Eindruck auf, das Ticket sei vorwiegend von Großstädtern genutzt worden [11]. Erwartbar ist, dass das DT besonders in Metropolregionen als attraktiv wahrgenommen und in ländlichen Gebieten weniger nachgefragt wird. Dies legen schon die Unterschiede in der Infrastruktur nahe. So ist es auch nicht erstaunlich, wenn bei der Nachfrage nach dem DT eine klar positive Abhängigkeit zwischen dem Anteil der DT-Besitzer in der Bevölkerung und der Wohnortgröße erkennbar wird. Wie Tabelle 1 ausweist, nutzen im Juli 2024 in Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern gut ein Drittel der Menschen ein DT, während dies in kleineren Wohnorten weniger als 10% sind. Allerdings sind in diesem Kontext weitere Zusammenhänge von Bedeutung. Dabei erscheint eine Trennung der Nutzergruppen mit DT sinnvoll:

- Personen, die bereits vor Einführung des DTs über ein ÖPNV-Abo verfügt haben (sogenannte Alt-Abo-Kunden). Der Anteil in der Erhebung beträgt 10 %.

Wohnortgröße (Einwohner)	Deutschlandticket-Besitz (% Bevölkerung)			Verteilung DT % der DT	Ticketstruktur (% je Wohnortkategorie)		
	Alt-Abo-Kunde	Neu-Abo-Kunde	DT Gesamt		Alt-Abo-Kunde	Neu-Abo-Kunde	DT Gesamt
< 1.000	3%	6%	9%	4%	33%	67%	100%
1.000 bis <10.000	4%	7%	11%	10%	39%	61%	100%
10.000 bis <50.000	6%	9%	15%	20%	41%	59%	100%
50.000 bis <100.000	9%	9%	18%	12%	49%	51%	100%
100.000 bis <500.000	15%	19%	33%	22%	44%	56%	100%
Mehr als 500.000	21%	14%	35%	33%	60%	40%	100%
<b>Gesamt</b>	<b>10%</b>	<b>11%</b>	<b>21%</b>	<b>100%</b>	<b>49%</b>	<b>51%</b>	<b>100%</b>

**Tabelle 1:**  
Die Nutzung des Deutschlandtickets (DT) in Abhängigkeit von der Wohnortgröße (Jul. 2024)



**Bild 1:**  
Beispiel Hamburger Verkehrsverbund: Analyse der Fahrgastentwicklung und Struktur der zusätzlichen Nachfrage

1) Zeitreihenanalyse auf Basis der vom hvv bereitgestellten Daten zur Fahrgastentwicklung. „No-Change“ stellt die Welt ohne das Deutschlandticket dar. Dazu werden die saisonalen Bewegungen (ausgehend vom Vor-Corona-Jahr 2019) fortgeschrieben und Trendeffekte berücksichtigt.  
2) Monatliche Befragungsergebnisse (Fahrten-gewichtet); Gleitendes 3-Monats-Mittel als Trend dargestellt (dicke Linien).

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

- Personen, die vor Einführung des DTs nicht über ein ÖPNV-Abo verfügt haben (sogenannte Neu-Abo-Kunden, 11 % der Befragten).

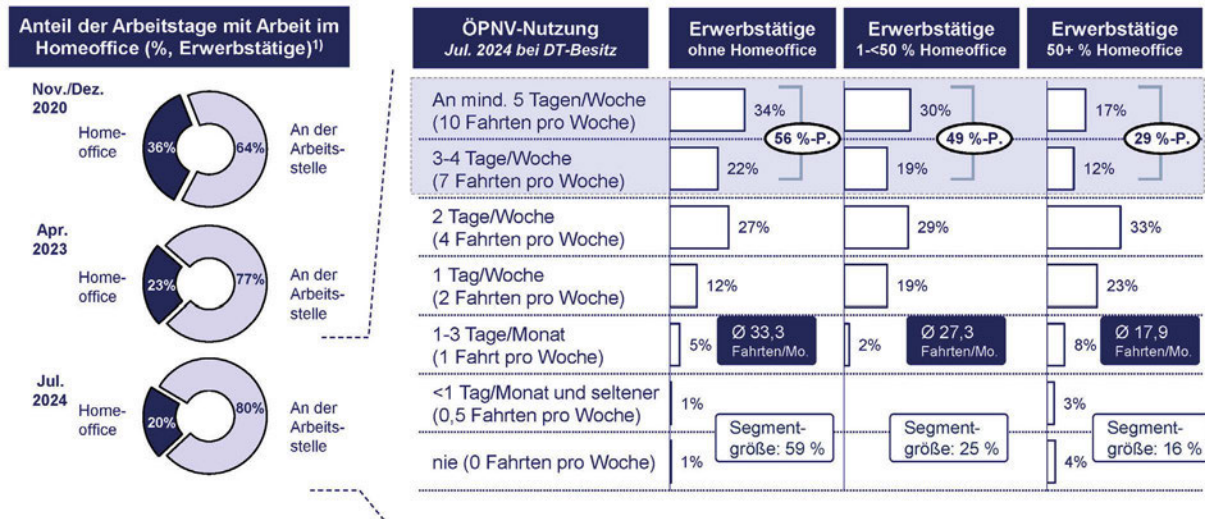
Nach der Markteinführung des DTs haben viele Menschen, die bereits bisher eine Abo-Monatskarte im ÖPNV genutzt haben, deutlich an Ausgaben für Mobilität sparen können. Beim bisherigen Preis von monatlich 49 Euro für das DT (ab Jan. 2025 gilt ein Preis von 58 Euro) geben diese nicht nur weniger Geld für Mobilität in der Stadt aus, sondern verfügen darüber hinaus über ein größeres Leistungsspektrum (bundesweite Nutzung des Nahverkehrs). Bei den DT-Besitzern, die in mittleren und kleinen Wohnorten leben, handelt es sich eher um Neu-Abo-Kunden. Diese Kundengruppe erhöht beim Einstieg in das „System Deutschlandticket“ vielfach die bisherigen Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr, weil sie Busse und Bahnen mit dem DT stärker in Anspruch nimmt und gleichzeitig auf die Nutzung des Pkw verzichtet [12].

Lag der Anteil der Kunden, die unterhalb der Schwelle von 100.000 Einwohnern (Grenze für Großstädte) wohnen, beim 9-Euro-Ticket noch bei 56 % [13], fällt dieser beim DT auf knapp 50 % im Sep. 2023 [14], in der aktuellen Messung (Juli 2024) sind es 45 %. Circa die Hälfte der DT-Kunden wohnt somit nicht in einer Großstadt.

**ÖPNV-Fahrgastzuwachs durch das Deutschlandticket**

Obwohl einzelne Facetten im Wirkungsmechanismus des DTs umstritten sind, zum Beispiel wie stark es durch das Angebot zu neu entstandenem Verkehr gekommen ist oder aber Nachfrage von anderen

Verkehrsmitteln verlagert wird [15], ist klar festzustellen, dass das DT zu erheblichen Nachfragezuwächsen im ÖPNV-System geführt hat. Von den positiven Nachfrageimpulsen profitiert am stärksten der Schienenpersonennahverkehr [3] und weniger der ÖPNV in der Stadt [12]. Das zeigen auch veröffentlichte Ergebnisse zum Beispiel aus dem Hamburger Verkehrsverbund (hvv). Um zu beziffern, wie stark der Effekt des DTs auf die Nachfrage im hvv ist, wird in einer „No-Change-Prognose“ ein Szenario entworfen, in dem kein DT angeboten wird. Hierzu werden Zeitreihendaten herangezogen, so dass sich die Entwicklung bis Apr. 2023 (vor Einführung des DTs) unter Einbeziehung saisonaler Schwankungen und Trendeffekte für die kommenden Monate (nach DT-Markteinführung) fortschreiben lässt [16]. Für die Monate ab Mai 2023 (DT-Markteinführung) werden die Ist-Werte mit dieser Referenzlinie verglichen. Der dabei ermittelte Nachfrage-Zuwachs beläuft sich im Mittel der Monate Mai 2023 bis Juli 2024 auf etwa 17 % (Bild 1, linker Teil). Ein besonders starker Nachfragezuwachs betrifft die Sommermonate Juni/Juli 2024. Auf Basis von Befragungsergebnissen lassen sich diese Erkenntnisse nicht nur bestätigen, sondern auch erweitern. Seit Marktstart des DTs im Mai 2023 steigen die Mehrverkehrseffekte durch das DT zunächst an, verhalten sich dann in der Streik-Phase (vorrangig im Bahn-Verkehr) stabil und nehmen später weiter zu (Bild 1, rechter Teil). Auf die Frage, wie sich die zusätzliche Nachfrage zusammensetzt, ergibt sich eine relativ eindeutige Antwort: Primär handelt es sich um verlagerte Nachfrage von anderen Verkehrsmitteln und nur wenig um induzierten (völlig neu generierten) Verkehr. Innerhalb der Nachfrageverlagerung kommt



**Bild 2:** Entwicklung der mittleren Homeoffice-Quote und Nutzungsintensität des ÖPNV bei DT-Besitzern nach Homeoffice-Tätigkeit

1) Wie viele Arbeitstage werden Sie im Homeoffice, wie viele an Ihrer Arbeitsstelle verbringen? Und: Wie oft sind Sie in einer normalen Woche im Jul. 2024 durchschnittlich mit den Bussen und (U-/S-/Straßen-/Regional-)Bahnen an Ihrem Wohnort gefahren?

der Substitution des Pkw-Verkehrs die höchste Bedeutung zu.

Bei der Substitution von Pkw-Fahrten durch das Deutschlandticket sind drei Effekte von Bedeutung:

- Die Ticketnutzer sind in der Lage, die Reisekosten insgesamt zu senken. Selbst, wenn nicht die Vollkosten der Pkw-Nutzung angesetzt werden ([17] [18]), ergeben sich Kostensenkungen. Der zusätzliche Effekt nach Erwerb des DTs: Die inkrementellen Kosten für den ÖPNV sind Null.
- Über die Abschätzung der substituierten Verkehrsleistung des Pkw und weiterer Parameter ist die Reduzierungen an Klimagasen durch das DT pro Jahr bestimmbar. Diese Effekte sind zum weitaus größten Teil durch die Gruppe der Neu-Abo-Kunden bestimmt ([5][16]), da hier die Mehrverkehrs- und Pkw-Verlagerungswirkungen vergleichsweise stärker sind.
- Werden darüber hinaus die Verringerungen der externen Kosten betrachtet, die sich aus einer Substitution von Pkw-Fahrten ergeben, errechnet sich eine volkswirtschaftliche Entlastung in Höhe von 1,4 bis 2,3 Mrd. Euro p.a., je nachdem ob eher konservative oder optimistische Annahmen zugrunde gelegt werden (z.B. 9,45 Euro Ct. je Pkm [12] bis 16 Euro Ct. je Pkm [19]).

### Homeoffice als dämpfender Faktor für die Mobilität

Durch die Nutzung von Befragungsdaten aus unterschiedlichen Messwellen ist es möglich, die Veränderung der „Remote Work“ aufzuzeigen. Die Studienteilnehmenden werden im Falle der Erwerbstätigkeit gebeten, die Arbeitstage eines aktuellen Monats auf Tätigkeit im Homeoffice bzw. auf der Arbeitsstelle

(oder unterwegs) aufzuteilen [20]. Der Anteil der Arbeitstage mit Homeoffice an allen Arbeitstagen wird als Homeoffice-Quote definiert. Im Juli 2024 werden in Deutschland im Mittel 20 % der Arbeitstage im Homeoffice geleistet (1,0 Arbeitstage pro Woche), deutlich weniger als noch im Nov. 2020 (36 %). Aus Bild 2 wird erkennbar, dass DT-Besitzer, die nicht von zuhause aus arbeiten, den ÖPNV relativ intensiv nutzen.

Mit erhöhter Homeoffice-Quote geht die mittlere Zahl an Fahrten mit dem Nahverkehr pro Monat zurück. Die Notwendigkeit einer täglichen oder fast täglichen Nutzung von Bussen und Bahnen zum Pendeln entfällt bei Erwerbstätigkeit im Homeoffice und wird auch nicht durch andere Fahrtzwecke kompensiert. Dies ist nur ein Grund dafür, dass die Nutzungsintensität beim DT insgesamt viel niedriger liegt, als vor der Corona-Pandemie generell für Zeitkarten im ÖPNV angenommen wurde [21].

Dieser Zusammenhang wird auch speziell für urbane Räume erkennbar, werden zum Beispiel die Wege in den letzten sieben Tagen differenziert nach Verkehrsmitteln und Homeoffice-Tätigkeit betrachtet (Tabelle 2). Erwerbstätige DT-Besitzer, die nicht von zuhause aus arbeiten, kommen insgesamt auf fast 22 Wege. Die Hälfte der Wege wird dabei mit dem ÖPNV unternommen. Personen mit einer Homeoffice-Quote von 50 % (oder mehr) unternehmen nur knapp 13 Wege, wobei zusätzlich der Modalanteil des ÖPNV nur 25 % beträgt.

### Deutschlandticket und Berufspendler

Besonders groß sind die Erwartungen an das DT in Bezug auf die Veränderung des Pendlerverkehrs. Hintergrund dafür ist, dass mit der Entscheidung für

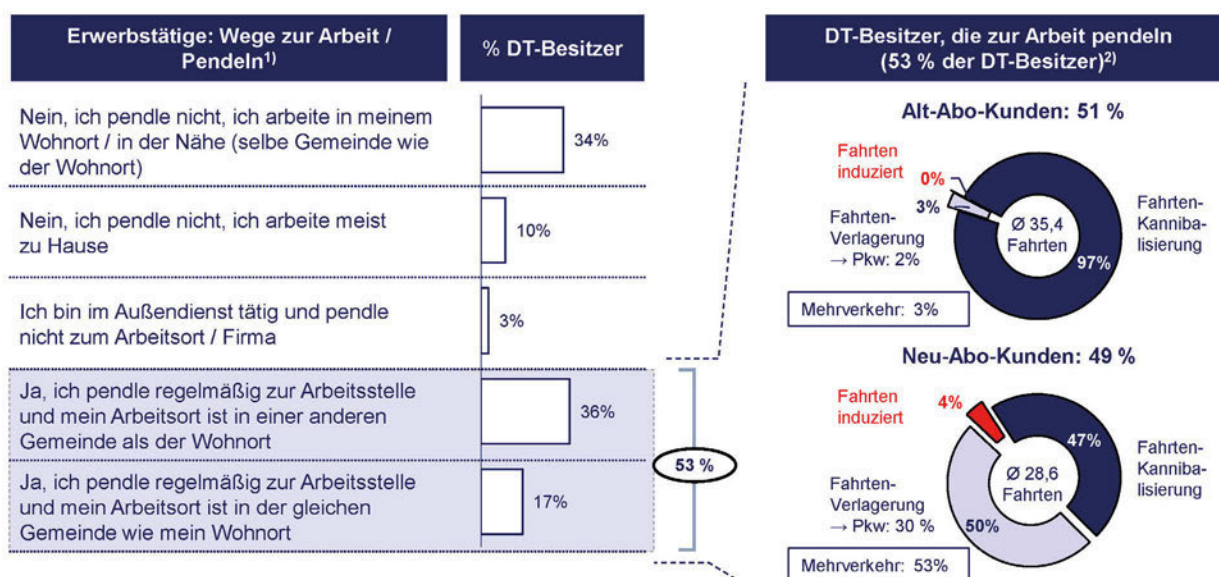
Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln in den letzten 7 Tagen	Keine Homeoffice-Tätigkeit		1 bis <50 Prozent Homeoffice		50+ Prozent Homeoffice	
	Wege	Anteil	Wege	Anteil	Wege	Anteil
ÖPNV	10,8	50%	7,4	41%	3,2	25%
Pkw als Fahrer*in	2,3	11%	2,7	15%	2,7	22%
Pkw als Mitfahrer*in	1,7	8%	1,0	6%	0,3	2%
Taxi	0,3	2%	0,9	5%	0,0	<1%
Ride-Sharing	0,0	<1%	0,0	<1%	0,1	1%
Car-Sharing	0,1	<1%	0,5	3%	0,1	1%
Eigenes Fahrrad	1,6	8%	2,1	12%	0,7	6%
Bike-Sharing	0,1	<1%	0,6	3%	0,0	<1%
Motorrad	0,1	1%	0,1	<1%	0,3	2%
(E-)Tretroller	0,3	1%	0,1	1%	0,3	2%
Zu Fuß	4,3	20%	2,8	15%	4,9	39%
Alle Wege	21,5	100%	18,1	100%	12,7	100%

**Tabelle 2:**  
Mobilität bei Besitzern eines DT in Wohnorten ab 100.000 Einwohnern. (Jul. 2024)

ein Verkehrsmittel für die Fahrten zum Arbeitsplatz über einen Monat bzw. ein Jahr sehr viele Nutzungen gebündelt werden. Deutschlandweit erfolgen mehr als zwei Drittel aller Fahrten zum Arbeitsplatz mit dem Pkw [22]. Die Quote der Besitzer eines DTs liegt in der Gruppe der Pendler höher als im Bevölkerungsdurchschnitt [14]. Die Auswertung von Mobilfunkdaten zeigt zum Marktstart des DTs einen positiven Einfluss auf den Pendlerverkehr und eine Nachfrageverlagerung vom Pkw hin zum Nahverkehr [23]. Wie Bild 3 verdeutlicht, pendelt gut jeder zweite DT-Besitzer mit Erwerbstätigkeit regelmäßig zur Arbeit (36 % sind der Pendlerdefinition „Arbeitsstelle in einer anderen Gemeinde als der Wohnort“ zuzuordnen).

Dabei handelt es sich bei 49 % der Pendler mit DT um Neu-Abo-Kunden. Wie oben beschrieben, sind hier besonders starke Verlagerungseffekte erwartbar. In diesem Kundensegment sind mehr als 50 % der Fahrten durch das Ticket neu für den Nahverkehr generiert worden (bei 30 % der Fahrten handelt es sich um substituierte Pkw-Fahrten). Wenn von den ca. 13 Mio. DT-Besitzern im Juli 2024 etwa 67 % erwerbstätig sind, davon 53 % Pendler und wiederum davon 49 % Neu-Abo-Kunden darstellen, dann erreicht dieses Kundensegment eine Größenordnung von 2,3 Mio. Personen. Monatlich werden hier durchschnittlich 8,7 Pkw-Fahrten substituiert, d. h. hochgerechnet fast 20 Mio. Fahrten pro Monat im Bundesgebiet.

**Bild 3:**  
Pendler mit Deutschlandticket-Besitz und Nachfrageeffekte nach DT-Teilsegmenten



1) Bezogen auf Ihre Wege zur Arbeit: Fahren Sie mehrere Tage in der Woche von Ihrem Wohnort zu Ihrem Arbeitsort (andere Gemeinde)?  
2) Bezogen auf Ihre letzte Nutzung des Deutschlandtickets: Was hätten Sie gemacht, wenn Sie das Deutschlandticket nicht besessen hätten? Validierung über Hintergrund-Informationen; Gewichtung anhand der Fahrten je Monat.

Haushaltsnettoeinkommen pro Monat	Deutschlandticket (Jul. 2024) (Verteilung über die Einkommensklassen)				Ticketstruktur (% je Einkommensklasse)		
	<10.000 Einw.	10.000 – <100.000 Einw.	100.000+ Einw.	Alle DT	DT-Alt-Abo-Kunde	DT-Neu-Abo-Kunde	DT Gesamt
<1000 EUR	17%	9%	7%	9%	45%	55%	100%
1000 bis <2000 EUR	23%	29%	30%	29%	44%	56%	100%
2000 bis <3000 EUR	20%	19%	20%	20%	49%	51%	100%
3000 bis <4000 EUR	19%	20%	18%	19%	50%	50%	100%
4000 bis <5000 EUR	9%	14%	10%	11%	56%	44%	100%
5000+ EUR	11%	9%	16%	13%	50%	50%	100%
<b>Gesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>49%</b>	<b>51%</b>	<b>100%</b>

**Tabelle 3:**  
Nutzung des Deutschlandtickets (DT) in Abhängigkeit vom Haushaltsnettoeinkommen

### Ticket-Nutzung in Abhängigkeit vom Einkommen

Bereits im Zuge des 9-Euro-Tickets wurde der Aspekt der sozialen Teilhabe diskutiert ([24] [25]), er spielt auch beim DT eine Rolle. Aussagen wie „beim DT findet eine Verteilung von unten nach oben statt“ [26] insinuieren, niedrige Einkommenschichten hätten keinen adäquaten Zugang zum Ticket. Dies unterstützt die These, das DT würde Wohlhabende und die Oberschicht begünstigen [11]. Conrad (2023) greift das Bild auf, bei dem die „woken linksliberalen Vorstadtmilieus ... jetzt auf Kosten der Landbevölkerung durch die Nation tingeln“ [27]. Bei nüchterner Betrachtung zeigt sich jedoch, dass das Deutschlandticket alle Einkommensklassen abdeckt. Wie Tabelle 3 ausweist, verfügen 38 % der DT-Besitzer über ein Haushaltsnettoeinkommen von weniger als 2.000 Euro. Dies ist auch bei Fokussierung auf Großstädte (100.000 und mehr Einwohner) der Fall.

Der Nahverkehr und das DT sollten auch als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge betrachtet und gestaltet werden. So wie eine Privatisierung der Infrastrukturen und der Lebensweisen in den letzten Jahrzehnten zu sozialen Desintegrationserscheinungen beigetragen hat, so trägt eine Resozialisierung der Mobilität zur inklusiven Teilhabe, sozialen Durchmischung und so zum Zusammenhalt bei. Eine öffentliche Daseinsvorsorge ist im allgemeinen Interesse und dient allen – privilegierten wie benachteiligten Menschen. Eine stärkere Daseinsvorsorge wirkt sich positiv auf das Wohlbefinden der Menschen aus, das besagen u. a. die jährlichen „Happiness Rankings“ der Vereinten Nationen [28]. Um sich eine starke Daseinsvorsorge zu leisten, sind die Menschen in skandinavischen Ländern bereit, Steuersätze zu zahlen, die teilweise doppelt so hoch wie in Deutschland liegen [29]. Durch diese Umverteilung sind die sozialen Ungleichheiten in Dänemark oder in Finnland weniger ausgeprägt als in Deutschland. Wer hingegen statusorientiert denkt, zieht vermutlich niedrigere

Steuersätze und den Besitz eines eigenen großen Pkw dem DT vor.

### Ausblick: Das Deutschlandticket verändert die urbane Welt

Ähnlich wie das 9-Euro-Ticket werden beim DT häufig einzelne Aspekte kontrovers und im Zweifel übermäßig kritisch betrachtet, ohne den komplexen Wirkungsmechanismus gesamthaft zu berücksichtigen. Bedrohlich wird das Szenario dann, wenn das DT in den Kontext eines hohen Grades an induziertem Verkehr und des Risikos von Überlastungen der bestehenden Kapazitäten gestellt wird – einhergehend mit entsprechend hohen volkswirtschaftlichen Kosten [27]. Werden allerdings die volkswirtschaftlichen Effekte monetarisiert, zeigen sich positive wohlfahrtswirtschaftliche Wirkungen durch das DT. Im Saldo erwirtschaftet das Ticket einen Nettonutzen von mindestens 1,7 Mrd. Euro [30]. Bei optimistischen Annahmen kann der Gewinn aber auch doppelt so hoch ausfallen [31]. Diese allgemeinen Ergebnisse

**Bild 4:**  
Bahnhofsvorplatz Bonn (Sep. 2024)



treffen noch stärker auf Städte zu (Bild 4). Das DT führt zu einer Akzeptanzsteigerung für den ÖPNV. Selbst Ergebnisse des Autofahrer-affinen ADAC unterstreichen, dass die städtische Bevölkerung eine stärkere Förderung des ÖPNV in der Verkehrsplanung fordert [32].

Eine autogerechte Verkehrspolitik ist nur so lange ökonomisch günstig, wie die externalisierten und sozialisierten Kosten nicht berücksichtigt werden. Laut einer Studie der Universität Kassel kostet der Autoverkehr die Kommunen das Dreifache des ÖPNV [33]. Aus der Perspektive einer multidimensionalen Gesamtrechnung ist eine geteilte Mobilität deutlich günstiger als eine private und motorisierte. Selbst wenn Elektroautos ein neues Business für die Autoindustrie bilden, reichen sie für eine nachhaltige Mobilitätswende nicht aus: Benötigt werden neue Verkehrskonzepte anstatt ein Mehr vom Gleichen. Ein bezahlbares DT und der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur wären dabei erste Schritte in die richtige Richtung.

Leider ist die im Sep. 2024 von der Verkehrsministerkonferenz beschlossene Preiserhöhung des DTs (auf 58 Euro pro Monat) ein Schritt in die entgegengesetzte Richtung. Das Problem: Im Vordergrund der Entscheidung stand die Finanzierungslücke im Nahverkehr, anderen Zielen (soziale Teilhabe, Verkehrswende etc.) wurde hingegen ein geringeres Gewicht eingeräumt. Zu befürchten ist daher, dass in dieser Logik das DT bald Geschichte sein wird. Dabei ist diese Entwicklung nicht zwangsläufig vorgegeben, wie das Beispiel Portugal unterstreicht [34]. Dort ist der Preis des ebenfalls 2023 eingeführten Flatrate-Angebotes von 49 Euro aktuell auf 20 Euro gesenkt worden.

## LITERATUR

- [1] Dambeck, H.: Der private Pkw verliert drastisch an Bedeutung. Der Spiegel v. 09.08.2023, <https://www.spiegel.de/auto/berlin-hamburg-muenchen-und-andere-pkw-verkehr-in-deutschen-metropolen-nimmt-deutlich-ab-a-c4dd7b21-a3ba-4db3-bdac-db23c49c752f> (Abruf: 12.9.2024).
- [2] Prein, P.: Entlastung im Autoverkehr trotz wachsendem Pkw-Bestand. Pressemitteilung Agora Verkehrswende v. 8.7.2024, <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/pressemitteilungen/entlastung-im-autoverkehr-trotz-wachsendem-pkw-bestand/> (Abruf: 13.9.2024).
- [3] KCW: Wandel auf Straßen und Schienen: Verkehrsentwicklung in Deutschland 2019 – 2023. Bericht zu Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsnachfrage im Auftrag von Agora Verkehrswende. Berlin, 25.06.2024.
- [4] Krämer, A., Korbitt, A.: Das Deutschlandticket aus Sicht des hvv und in der bundesweiten Betrachtung. Internationales Verkehrswesen, Jg. 75 (2023), Heft 4, S. 10-14.
- [5] Krämer, A., Mietzsch, O.: Zukunft Deutschlandticket: Vom Wohlfahrtsgewinn zu neuen Finanzierungsmöglichkeiten. Forschungsbericht des Value Research Institute (VARI) Nr. 5, Bonn, 8.7.2024.
- [6] Scherf, C., Ruhrort, L., Bischof, M., Damrau, L., Knie, A.: 8. Mobilitätsmonitor – Mai 2019. Internationales Verkehrswesen 31.10.2019, <https://www.internationales-verkehrswesen.de/mobilitaetsmonitor-8/> (Abruf: 24.9.2024).
- [7] Mancuso, S.: Fitopolis, la città vivente. Gius. Laterza & Figli Spa, Bari 2023.
- [8] Bruno, M., Monteiro Melo, H. P., Campanelli, B., & Loreto, V. (2024). A universal framework for inclusive 15-minute cities. Nature Cities, 1-9.
- [9] Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. Smart cities, 4(1), 93-111.
- [10] DLR: Hintergrundpapier - 6. DLR-Erhebung zu Mobilität & Corona, 9-Euro-Ticket und Senkungen der Kraftstoffpreise, DLR-Institut für Verkehrsforschung. [https://www.dlr.de/content/de/downloads/2022/dlr-studie-mobilitaet-in-krisenzeiten-9-euro-ticket.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.dlr.de/content/de/downloads/2022/dlr-studie-mobilitaet-in-krisenzeiten-9-euro-ticket.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (Abruf: 3.10.2022).
- [11] Neumann, P.: Kommentar - Vom Nachfolger des 9-Euro-Tickets werden die Falschen profitieren Berliner Zeitung v. 5.9.2022, <https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nach-dem-9-euro-ticket-kommt-jetzt-ein-foerderprogramm-fuer-fernpendler-69-euro-koalition-li.263867> (Abruf: 13.9.2024).
- [12] Krämer, A.: New Mobility – vom 9-Euro-Ticket zur Verkehrswende? Umsetzung, Wirkungen und Herausforderungen für den ÖPNV in Deutschland. Springer Gabler, Wiesbaden 2024.
- [13] Krämer, A.: Die Wirkung des 9-Euro-Tickets in städtischen Bereich – Wirkungsmechanismus im Stadt- und Regionalverkehr, Transforming Cities, Jg. 8 (2022), Heft 4, S. 64-69.
- [14] Krämer, A., Korbitt, A.: Das Deutschlandticket im Kontext der Stadt-Land-Diskussion - Wirkungsmechanismus am Beispiel des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv). Transforming Cities, Jg. 9 (2023), Heft 4, S. 46-52.
- [15] Liebensteiner, M., Losert, J., Necker, S., Neumeier, F., Pätzold, J., Wichert, S.: Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. ifo Schnelldienst, Jg. 77 (2024), Heft 8, S. 35-38.
- [16] Krämer, A., Korbitt, A.: Ein Jahr Deutschlandticket im hvv - Nachfrage-, Kundenbindungs- und Verkehrsmittel-Verlagerungseffekte. Der Nahverkehr, Jg. 42 (2024), Heft 7/8, S. 6-10.
- [17] Krämer, A.: Kostenwahrnehmung bei Pkw-Reisen. Empirische Analyse zur Schätzung der Pkw-Kosten und der wahrgenommenen Kostenkomponenten bei Autofahrern im DACH-Gebiet. Internationales Verkehrswesen, Jg. 68 (2016), Heft 4, 16-19.
- [18] Andor, M. A., Gerster, A., Gillingham, K. T., & Horvath, M.: Running a car costs much more than people think – stalling the uptake of green travel. Nature, Vol. 580 (2020), Heft 7804, S. 453-455.
- [19] Schröder, D., Kirn, L., Kinigadner, J., Loder, A., Blum, P., Xu, Y., Lienkamp, M.: Ending the myth of mobility at zero costs: an external cost analysis. Research in Transportation Economics 97 (2023), 101246.
- [20] Krämer, A., Hercher, J.: „Homeoffice mit Luft nach oben aus Sicht der Beschäftigten“. Die Studie „OpinionTRAIN© 2023“ untersucht die Entwicklungen bei der Homeoffice-Tätigkeit seit Beginn der Corona-Pandemie. Pressein-

- formation v. 20.07.2023, <https://www.marktforschung.de/marktforschung/a/homeoffice-mit-luft-nach-oben-aus-sicht-der-beschaeftigten/> (Abruf: 13.9.2023).
- [21] Krämer, A., Bongaerts, R., Reinhold, R.: Veränderte Mobilität von Abo-Kunden und Ansätze für alternative Ticketangebote am Beispiel Frankfurt a. M. *Verkehr und Technik*, Jg. 75 (2022), Heft 3, S. 85-89.
- [22] Destatis: Berufspendler. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html> (Abruf: 24.9.2024).
- [23] O2 Telefónica: Das Deutschlandticket bewirkt deutlich mehr Pendel- und Wochenendfahrten. O2 Telefónica Mobility Monitor – Ausgabe 3 v. 24.07.2023, [https://www.telefonica.de/news/corporate/2023/07/o2-telefonica-mobility-monitor-ausgabe-3-das-deutschlandticket-bewirkt-deutlich-mehr-pendel-und-wochenendfahrten.html?tag=%23mobility\\_monitor;cat=blogartikel](https://www.telefonica.de/news/corporate/2023/07/o2-telefonica-mobility-monitor-ausgabe-3-das-deutschlandticket-bewirkt-deutlich-mehr-pendel-und-wochenendfahrten.html?tag=%23mobility_monitor;cat=blogartikel) (Abruf: 24.9.2024).
- [24] Aberle, C., Daubitz, S., Gertz, C., Schwedes, O.: Mobilitätsbezogene soziale Exklusion in Großstädten: Empirische Bestandsaufnahme und Strategieentwicklung für Berlin und Hamburg. *J Mobilität Verkehr*, Jg. 14 (2022), S. 18-27.
- [25] Krämer, A., Wilger, G., Bongaerts, R.: Das 9-Euro-Ticket – Erfahrungen, Wirkungsmechanismen und das Nachfolgeangebot. *Wirtschaftsdienst*, Jg. 102 (2022), Heft 11, S. 873-879.
- [26] Sternberg, J.: Boom außerhalb der Speckgürtel? Wem das DT wirklich nützt, RND v.01.05.2023, <https://www.rnd.de/politik/DT-wem-es-wirklich-nuetzt-4HUEYD-CNNVFHXOF22YI17DG3D4.html> (Abruf: 24.9.2024).
- [27] Conrad, M. (2023), Revolution für 49 Euro, TAZ v. 21.5.2023, <https://taz.de/Das-DT/!5933072/> (Abruf: 15.9.2024).
- [28] Helliwell, J. F., Layard, R., Sachs, J., De Neve, J.-E., Aknin, L. B., Wang, S.: *World Happiness Report 2023*. New York: Sustainable Development Solutions Network 2023. <https://happiness-report.s3.amazonaws.com/2023/WHR+23.pdf> (Abruf: 24.9.2024).
- [29] Bundesministerium für Finanzen: Die wichtigsten Steuern im internationalen Vergleich 2021. Berlin: Bundesministerium für Finanzen 2022.
- [30] Krämer, A., Mietzsch, O.: Zukunft Deutschlandticket: Verkehrswende, Finanzierung und wohlfahrtsökonomische Wirkung. *Wirtschaftsdienst*, Jg.104 (2024), Heft 9, S. 636-643.
- [31] Krämer, A.: Das Deutschlandticket in einer wohlfahrtsökonomischen Betrachtung. *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 76 (2024), Heft 3, S. 40-45.
- [32] ADAC: Flächenkonkurrenz im Verkehr: Reicht der Platz für alle? Beitrag v. 23.05.2024, <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/umfrage-flaechenkonkurrenz-verkehr/> (Abruf: 15.9.2024).
- [33] Universität Kassel: Der Autoverkehr kostet die Kommunen das Dreifache des ÖPNV und der Radverkehr erhält die geringsten Zuschüsse. Kassel Mai 2021, <https://www.uni-kassel.de/fb14bau/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=2228&token=ae51bf65f3b1b977c6d56eee73c7f6231fd29641> (Abruf: 24.9.2024).
- [34] Averages, T.: Für 20 Euro durch's ganze Land: Hat Portugal bald das bessere Deutschlandticket? RND v. 27.09.2024. <https://www.rnd.de/politik/deutschlandticket-hat-portugal-bald-das-bessere-angebot-3LWYJMJA25FY-REBZJKCHUVVWN4.html> (Abruf: 30.9.2024).

Eingangsabbildung: © iStock.com/XiXinXing

#### AUTOR\*INNEN



**Andreas Krämer, Prof., Dr.**, ist Vorstandsvorsitzender der exeo Strategic Consulting AG in Bonn und Direktor des VARI (Value Research Institute), Iserlohn.  
[andreas.kraemer@exeo-consulting.com](mailto:andreas.kraemer@exeo-consulting.com)



**Davide Brocchi, Dr.**, ist freiberuflicher Transformationsforscher mit Fokus auf soziale und kulturelle Nachhaltigkeit. Er lebt in Köln.  
[info@davidebrocchi.eu](mailto:info@davidebrocchi.eu)

Anzeige

d Kommunikationswissenschaft \ Linguistik \ Literaturgeschichte \ Anglistik \ Bauwesen \ Fremdsprachendidaktik \ DaF \ Germanistik \ Literaturwissenschaft \ Rechtswissenschaft \ Historische Sprachwissenschaft \ Slawistik \ Skandinavistik \ BWL \ Wirtschaft \ Tourismus \ VWL \ Maschinenbau \ Informatik \ Elektrotechnik \ Mathematik & Statistik \ Management \ Althilologie \ Sport \ Gesundheit \ Romanistik \ Theologie \ Kulturwissenschaften \ Soziologie \ Philosophie \ Medien- und Kommunikationswissenschaft \ Linguistik \ Literaturgeschichte \ Anglistik \ Bauwesen \ Fremdsprachendidaktik \ DaF \ Germanistik \ Literaturwissenschaft \ Rechtswissenschaft \ Historische Sprachwissenschaft \ Slawistik \ Skandinavistik \ BWL \ Wirtschaft \ Tourismus \ Maschinenbau \ Politikwissenschaft \ Elektrotechnik \ Mathematik & Statistik \ Management \ Althilologie \ Sport \ Gesundheit \ Romanistik \ Theologie \ Kulturwissenschaften \ Soziologie

narr  
franke  
attempo  
Verlag  
U  
V  
K  
expert



**Ulrich Sailer**

### Nachhaltigkeitscontrolling

So werden Unternehmen nachhaltig gesteuert

5., überarbeitete Auflage 2024,  
338 Seiten  
€[D] 49,90  
ISBN 978-3-8252-6254-9  
eISBN 978-3-8385-6254-4

Die rechtlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen machen es notwendig, Nachhaltigkeit in die Unternehmenssteuerung zu integrieren.

Das Nachhaltigkeitscontrolling wurde so noch spannender und es befähigt und bereichert das Controlling, einen bedeutsamen Beitrag zur Bewältigung der enormen gesellschaftlichen Herausforderungen zu leisten.