



Prognose und Preisszenarien Deutschlandticket

Zwischenergebnisse inkl. Bundesländer-
Prognose und Balance-Schublade

UAG Prognose, Preis und Szenarien | UAG Evaluierung

Ziel der Unterlage: Verständnis für Preiselastizität und Folgen der Preisfindung und Co-Finanzierung Bund/Länder schaffen

KALKULATIONEN

- Daten DTIX-Clearingstelle
- Marktforschung
- VDV AG Szenarien
- Kalkulationen Fr. Klug

K1 Bundesweite IST-Prognose
Top-Down Prognose der IST-Einnahmen 2024 & 2025 anhand Daten Clearingstelle, Marktforschungen und Bottom-Up-Abfrage

K2 Bottom-Up Abfrage
Abfrage bei Tariforganisationen zu Marktannahmen/-bewegungen in 2024 & 2025

K3 SOLL-Prognose
Prognose der SOLL-Säule anhand Daten Clearingstelle und Bottom-Up Abfrage

K4 Bundesland-Prognose
Herunterbrechen der bundesweiten Prognose auf Bundeslands-Ebene

UAG-Sitzung 05.09.

UAG-Sitzung 19.09.

Bundesweites Zwischen-ergebnis

- UAG Evaluation

M1 Studie RC
Discrete-Choice Modelling Verfahren zu Preiselastizitäten, Wanderungen sowie Ausgaben Restsortiment

M2 Studie exeo (Second Opinion)
PSM-Plus Verfahren zu Preiselastizitäten, Wanderungen sowie Ausgaben Restsortiment

MARKTFORSCHUNGEN

Kerninhalte der Prognose: Daten der Tariforganisationen durch D-Tix, Marktstudien & -forschung, lokale Marktmaßnahmen durch „Bottom-Up“ Abfrage

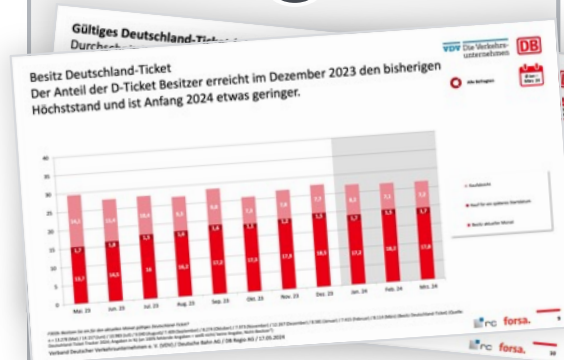
1



Ausgangsbasis: Bereinigte Meldedaten bis April 2024

- Meldedaten bis April 2024 wurden als valide, Großteils vollständige Basis identifiziert
- Meldelücken und Unregelmäßigkeiten wurden durch DTIX bereinigt
- Validierung Fortschreibung anhand Daten Mai/Juni 2024

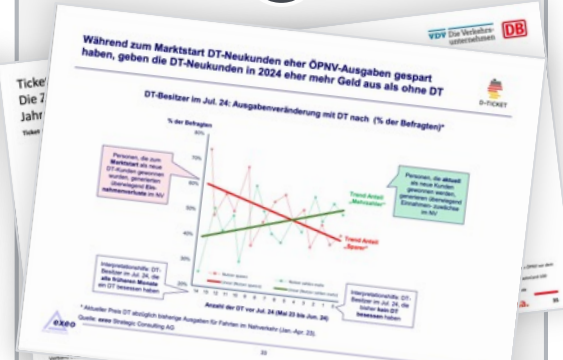
2



Weiteres Absatzwachstum; jedoch schwächer als 2023

- Meldedaten sowie Marktforschungen zeigen weiteres Absatzwachstum sowie Marktpotenzial auf
- Geringeres Wachstumsniveau als 2023 – sinkendes Wachstum
- Verstärkt Wachstum im Jobticket-Segment in Prognose hinterlegt

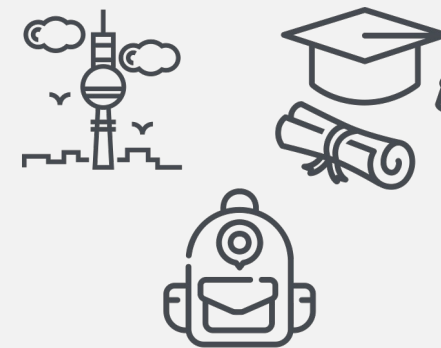
3



Zunehmend Neukund: innen mit positivem Einnahmeeffekt

- In letzten Monaten vermehrt Kund:innen ins Deutschlandticket eingestiegen, die davor weniger für ÖPNV ausgegeben haben
- Wanderung der Abo- & Zeitkarten mit bisher höherem Einnahmenniveau fast vollständig abgeschlossen

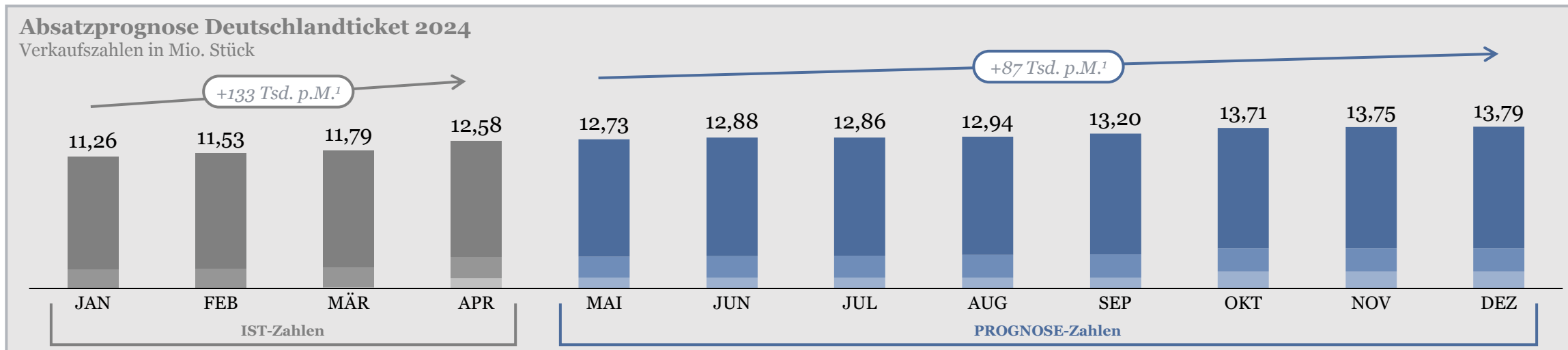
4



Sondereffekte: Berlin-Ticket, Semesterticket, Schülertickets

- 29 EUR Berlin-Ticket: Annahmen entsprechend Rückmeldungen
- 1,4 - 1,5 Mio. Semestertickets im Wintersemester bei neutraler Einnahmewirkung
- Weitere Schülertickets insbesondere aus HH und SH

Aktuelle monatscharfe Prognose der bundesweiten und gesamten Einnahmen des ÖPNV für 2024

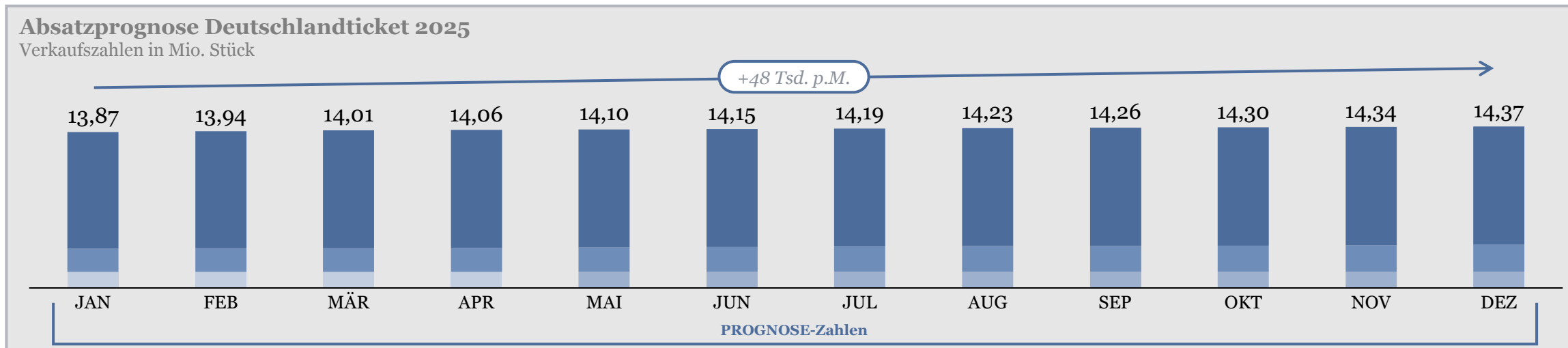


in Mio. EUR	JAN	FEB	MÄR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	GJ 2024
DEUTSCHLANDTICKETS	547,3	561,9	570,7	593,5	601,4	608,6	607,2	611,4	623,7	638,4	640,6	642,7	7.247,5
Allgemein	471,1	482,8	487,1	484,5	490,4	496,1	492,3	494,2	503,9	503,1	505,1	507,0	5.917,6
Jobtickets	76,2	79,1	80,3	81,9	83,8	85,4	87,7	90,1	92,6	92,8	93,1	93,3	1.036,2
Semestertickets	0,0	0,0	3,3	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	27,2	42,4	42,4	42,4	293,6
RESTARTARIF	496,4	462,0	465,8	474,2	471,9	465,5	460,1	460,6	490,3	495,6	473,1	480,2	5.695,8
GESAMT	1.043,7	1.023,8	1.036,6	1.067,7	1.073,3	1.074,1	1.067,3	1.072,0	1.114,0	1.134,1	1.113,7	1.122,9	12.943,3
GESAMT (NETTO)	975,5	956,9	968,7	997,9	1.003,1	1.003,9	997,5	1.001,9	1.041,1	1.059,9	1.040,8	1.049,5	12.096,5

Hinweise Prognose-Methodik: Bei Anstieg Job- und Semestertickets sind jeweils auch Rückgänge im regulären Deutschlandticket-Segment gegengerechnet; bei Einstieg in Deutschlandticket sind entsprechende Rückgänge im Restsortiment gegengerechnet – angelehnt an Marktforschungsergebnisse

(1) Zuwachs pro Monat (Mittelwert) ohne Semestertickets

Aktuelle monatscharfe Prognose der bundesweiten und gesamten Einnahmen des ÖPNV für **2025** (Preiserhöhung Restsortiment +5,1%, DT-Preis stabil)



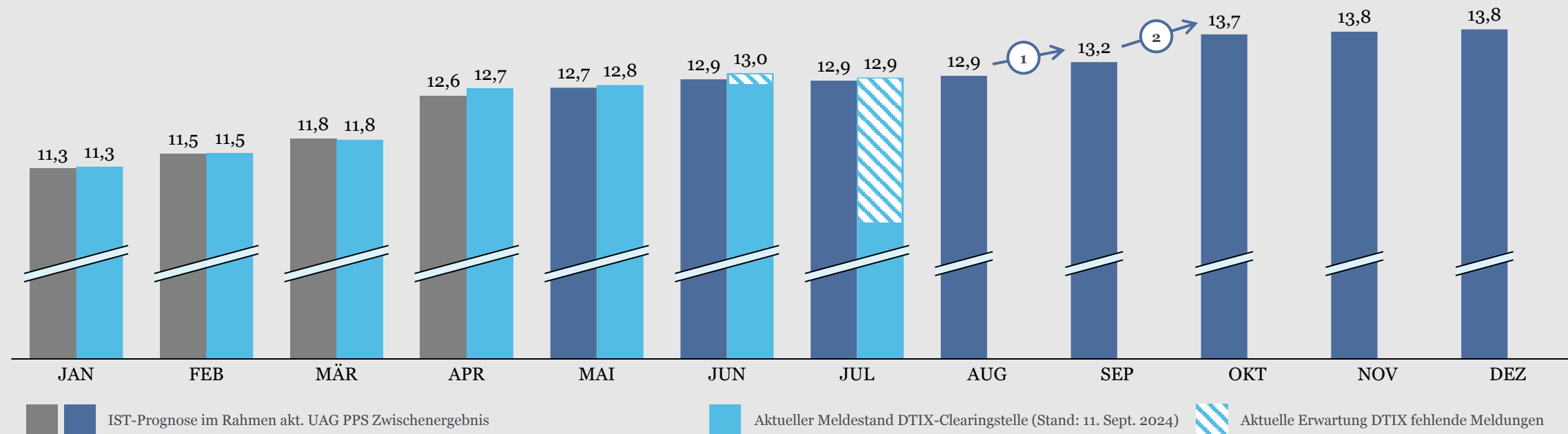
in Mio. EUR	JAN	FEB	MÄR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	GJ 2025	
DEUTSCHLANDTICKETS	646,18	649,62	653,07	655,29	657,50	659,72	661,46	663,20	664,95	666,69	668,43	670,17	7.916,28	
Allgemein	49,00 €	508,82	510,66	512,50	513,11	513,72	514,33	514,70	515,07	515,44	515,80	516,17	516,54	6.166,85
Jobtickets	46,55 €	94,92	96,52	98,13	99,74	101,34	102,95	104,32	105,69	107,07	108,44	109,81	111,19	1.240,12
Semestertickets	29,40 €	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	42,44	509,31
RESTARTARIF	493,57	452,78	475,05	472,63	473,88	470,93	456,05	456,91	490,18	510,30	487,17	494,59	5.734,03	
GESAMT	1.139,75	1.102,40	1.128,11	1.127,92	1.131,39	1.130,66	1.117,51	1.120,11	1.155,13	1.176,99	1.155,60	1.164,75	13.650,32	
GESAMT (NETTO)	1.065,19	1.030,28	1.054,31	1.054,13	1.057,37	1.056,69	1.044,40	1.046,83	1.079,56	1.099,99	1.080,00	1.088,55	12.757,30	

Hinweise Prognose-Methodik: Bei Anstieg Job- und Semestertickets sind jeweils auch Rückgänge im regulären Deutschlandticket-Segment gegengerechnet; bei Einstieg in Deutschlandticket sind entsprechende Rückgänge im Restsortiment gegengerechnet – angelehnt an Marktforschungsergebnisse

Zwischenstand 11.09.2024: Vergleich zwischen UAG PPS Prognose und aktuellem Deutschlandticket-Bestand lt. DTIX-Clearingstelle

Vergleich UAG PPS Prognose zu Stand DTIX-Cleringstelle 11. September 2024

Deutschlandticket Verkaufszahlen in Mio. Stück



Erläuterung zu einzelnen Wachstumseffekten in 2024

- 1 Absatzwachstum primär aufgrund 150 Tsd. zusätzlicher Schülertickets (insbes. HH & SH)
- 2 Absatzwachstum primär aufgrund 520 Tsd. zusätzlichen Semestertickets zum Start des Wintersemesters

Darstellung der Einflüsse von hinterlegten Maßnahmen in der aktuellen IST-Prognose

Ausmaß der Effekte in Mio. EUR	2024	2025	Gesamt
UAG PPS Prognose (Ausgangsbasis)	// 12.933	// 13.650	
#1 Absatzwachstum Kein zusätzliches Deutschlandticket-Wachstum ab August 2024	// 12.903 Δ -30	// 13.416 Δ -234	Δ -264
#2 Schülertickets Keine zusätzlichen Schülertickets zu Herbst 2024	// 12.913 Δ -20	// 13.590 Δ -60	Δ -80
#3 Semestertickets Keine zusätzlichen Semestertickets zu Wintersemester 2024	// 12.938 Δ +5	// 13.671 Δ +21	Δ +26
#4 Saisonalität Auswirkung auf Resttarif ohne hinterlegte Saisonalitäts-Effekte	// 12.853 Δ -80	// 13.567 Δ -83	Δ -163

- Die linke Darstellung zeigt, in welchem Umfang welche Effekte auf die aktuelle UAG Prognose wirken – dies soll insbesondere dazu dienen die individuelle Risikoaversität zu quantifizieren
- Ohne das ab August 2024 hinterlegte Wachstum im Deutschlandticket-Wachstum läge die Prognose über die zwei Jahre rd. 264 Mio. EUR niedriger
- Neben diesem größten Hebel stellt die Saisonalität im Restsortiment mit 163 Mio. EUR einen signifikanten Faktor dar:
 - Die Ausgangsbasis der Prognose beruht mit JAN – APR 2024 auf einer saisonal eher schwachen Basis aus
 - Dies wurde in der Prognose anhand historischen Saisonalitäten (Input DB) über den Jahresverlauf gewichtet
 - Würde diese Saisonalitäts-Bereinigung komplett ausgenommen (konstant niedriges Restniveau aus JAN – APR) lägen die Einnahmen um die 80 Mio. EUR niedriger pro Jahr

Methodik der Verteilung bundesweiter Prognose auf die verschiedenen Bundesländer

 **Bundesweite IST-Prognose**



IST
JAN – APR 2024

- Einnahmen und DT Absatz-zahlen wurden aus DTIX Monitor in bereinigter Form übernommen
- Verteilung entsprechen gemeldeter PLZ bzw. bei Restsortiment entsprechend Meldung der Tariforganisationen
- Nicht zuordbare Postleitzahl-meldungen sowie Ausland wurde anhand allgemeiner Verteilung aufgeteilt

PROGNOSE
AB MAI 2024

	Allgemein	Jobtickets
BB Brandenburg	2,2%	2,7%
BE Berlin	7,8%	12,9%
BW Baden-Württemberg	13,6%	13,4%
BY Bayern (Freistaat)	15,7%	12,9%
HB Bremen (Hansestadt)	0,8%	0,4%
HE Hessen	5,3%	7,3%
HH Hamburg (Hansestadt)	5,5%	11,5%
MV Mecklenburg-Vorpommern	1,5%	0,6%
NI Niedersachsen	5,3%	6,3%
NW Nordrhein-Westfalen	25,4%	19,0%
RP Rheinland-Pfalz	4,9%	2,9%
SH Schleswig-Holstein	3,2%	4,2%
SL Saarland	1,1%	0,6%
SN Sachsen (Freistaat)	3,8%	3,9%
ST Sachsen-Anhalt	1,9%	0,7%
TH Thüringen (Freistaat)	2,1%	0,7%

- Verteilung des Bundesweiten Zuwachses anhand aktuellem Absatzschlüssel je Allgemeinen- sowie Jobtickets (siehe rechts)
- Alteinnahme-Niveau aus bundesweiter Prognose wurde für alle Bundesländer übernommen
- Keine individuelle Tarifierungs-Planung – um Komplexität noch managebar zu halten bundesweit konstant 5,1%
- Sondereffekte wurden individuell je Bundesland geplant

SONDER-EFFEKTE

- Fehlende Semestertickets entsprechend Erhebung im Rahmen Beschlussvorlage Semesterticket 2023
- Berlin-Tickets selbstverständlich rein auf Bundesland BE angewendet
- Schülertickets wurden primär auf HH und SH verteilt – 20 Tsd. zudem auf Bundesländer mit wachsender Schülerzahlen entsprechend Statistik zugeteilt

 **Hinweis:** Die Bundesländer-Prognosen wurden unter bestmöglicher Sorgfalt und individueller Validierung durchgeführt. Dennoch sind Verschiebungen zwischen den Bundesländern nicht ausgeschlossen. Die granularere Bundesländer-Prognose weist somit automatisch individuell gesehen höhere Unsicherheiten auf als die Prognose auf Bundesebene.

Verteilung bundesweiter Einnahmenprognose entsprechend dargelegter Parameter auf die Bundesländer (nach PLZ-Verteilung ohne Balance-Schublade)

		2024					2025				
		Deutschland-ticket		Deutschland-ticket	Restsortiment	Gesamt	Deutschland-ticket		Deutschland-ticket	Restsortiment	Gesamt
		Anzahl pro Monat	Anteil	Einnahmen	Einnahmen	Einnahmen	Anzahl pro Monat	Anteil	Einnahmen	Einnahmen	Einnahmen
(in Tsd. Stück / in Mio. EUR)											
BB	Brandenburg	307	2,4%	171,3	276,8	448,2	339	2,4%	186,6	291,0	477,6
BE	Berlin	1.051	8,2%	583,4	580,8	1.164,1	1.086	7,7%	588,8	693,5	1.282,3
BW	Baden-Württemberg	1.636	12,8%	954,6	540,1	1.494,7	1.754	12,4%	1.022,9	556,6	1.579,5
BY	Bayern (Freistaat)	1.826	14,3%	1.068,1	1.065,3	2.133,4	1.951	13,8%	1.139,0	1.097,3	2.236,2
HB	Bremen (Hansestadt)	97	0,8%	55,1	72,5	127,5	124	0,9%	65,5	68,8	134,3
HE	Hessen	777	6,1%	428,8	717,2	1.146,0	882	6,2%	477,6	722,2	1.199,7
HH	Hamburg (Hansestadt)	833	6,5%	471,9	145,0	616,9	984	7,0%	551,8	122,2	674,0
MV	Mecklenburg-Vorpommern	171	1,3%	99,4	107,7	207,1	184	1,3%	104,5	115,8	220,3
NI	Niedersachsen	675	5,3%	388,3	555,1	943,4	780	5,5%	434,8	561,7	996,5
NW	Nordrhein-Westfalen	3.269	25,6%	1.828,1	762,2	2.590,3	3.684	26,0%	2.016,1	667,6	2.683,7
RP	Rheinland-Pfalz	586	4,6%	334,2	158,1	492,3	632	4,5%	358,1	155,7	513,8
SH	Schleswig-Holstein	435	3,4%	249,9	132,5	382,4	532	3,8%	297,2	115,5	412,7
SL	Saarland	125	1,0%	71,9	36,2	108,1	146	1,0%	80,5	31,9	112,4
SN	Sachsen (Freistaat)	509	4,0%	283,6	308,6	592,2	556	3,9%	306,2	314,4	620,5
ST	Sachsen-Anhalt	220	1,7%	124,9	122,9	247,8	241	1,7%	135,1	112,1	247,2
TH	Thüringen (Freistaat)	233	1,8%	134,1	114,8	248,9	276	2,0%	151,6	107,9	259,6
Summe		12.752		7.247,5	5.695,8	12.943,3	14.152		7.916,3	5.734,0	13.650,3

Verteilung bundesweiter Einnahmenprognose entsprechend dargelegter Parameter auf die Bundesländer (nach PLZ-Verteilung mit Balance-Schublade)

		2024					2025				
		Deutschland- ticket	Balance- Schublade	Deutschland- ticket	Restsortiment	Gesamt	Deutschland- ticket	Balance- Schublade	Deutschland- ticket	Restsortiment	Gesamt
(in Mio. EUR)		Einnahmen	Umverteilung	inkl. Bal.-Schubl.	Einnahmen	Einnahmen	Einnahmen	Umverteilung	inkl. Bal.-Schubl.	Einnahmen	Einnahmen
BB	Brandenburg	171,3	6,6	177,9	276,8	454,7	186,6	6,9	193,5	291,0	484,5
BE	Berlin	583,4	3,2	586,6	580,8	1.167,3	588,8	5,0	593,8	693,5	1.287,3
BW	Baden-Württemberg	954,6	-8,6	946,0	540,1	1.486,1	1.022,9	-8,8	1.014,1	556,6	1.570,7
BY	Bayern (Freistaat)	1.068,1	6,4	1.074,5	1.065,3	2.139,8	1.139,0	8,0	1.147,0	1.097,3	2.244,2
HB	Bremen (Hansestadt)	55,1	0,1	55,2	72,5	127,7	65,5	0,0	65,5	68,8	134,3
HE	Hessen	428,8	5,4	434,2	717,2	1.151,4	477,6	5,6	483,2	722,2	1.205,4
HH	Hamburg (Hansestadt)	471,9	-1,6	470,3	145,0	615,3	551,8	-2,8	549,0	122,2	671,2
MV	Mecklenburg-Vorpommern	99,4	10,8	110,1	107,7	217,9	104,5	11,9	116,4	115,8	232,2
NI	Niedersachsen	388,3	8,8	397,1	555,1	952,3	434,8	9,4	444,2	561,7	1.005,8
NW	Nordrhein-Westfalen	1.828,1	-36,1	1.791,9	762,2	2.554,1	2.016,1	-40,1	1.976,0	667,6	2.643,5
RP	Rheinland-Pfalz	334,2	-1,9	332,3	158,1	490,3	358,1	-1,9	356,2	155,7	511,9
SH	Schleswig-Holstein	249,9	10,8	260,7	132,5	393,2	297,2	11,1	308,3	115,5	423,8
SL	Saarland	71,9	-1,2	70,7	36,2	106,9	80,5	-1,3	79,2	31,9	111,0
SN	Sachsen (Freistaat)	283,6	-1,4	282,2	308,6	590,8	306,2	-1,4	304,8	314,4	619,2
ST	Sachsen-Anhalt	124,9	-0,4	124,5	122,9	247,4	135,1	-0,4	134,7	112,1	246,8
TH	Thüringen (Freistaat)	134,1	-0,9	133,2	114,8	248,0	151,6	-1,1	150,5	107,9	258,5
Summe		7.247,5	0,0	7.247,5	5.695,8	12.943,3	7.916,3	0,0	7.916,3	5.734,0	13.650,3

Kernparameter der Prognose: SOLL-Meldungen, Eckpunkte Musterrichtlinie 2025 sowie Tarifierhöhungen 2025 nach „Bottom-Up“ Abfrage

1



Ausgangsbasis: SOLL-Säulen Meldungen für 2024

- SOLL-Säulen Meldungen wurden wieder um Meldelücken durch D-TIX bereinigt und zur Verfügung gestellt
- Meldungen enthalten noch keine Betriebsleistungsfortschreibung – wird wie bisher pauschal mit 0,7% konstant fortgeschrieben

2



Eckpunkte Musterrichtlinie 2025 nach Stand UAG

- Entsprechend Diskussionen der UAG Finanzierung und Koordinierungsrat
- Übergreifender Tarifdeckel 2024 & 2025 von 13,5%
- +1,3% bei Verkehrsmengenfortschreibung → 3,9% in 2025

3



Bottom-Up Abfrage zu Tarifierhöhungen in 2025

- Tarifierhöhungen wurden aus den Rückmeldungen der Bottom-Up-Abfrage entnommen
- Bei fehlender Rückmeldung 5,5% Annahme
- Tarifdeckel nur bei deutlicher Überschreitung berücksichtigt

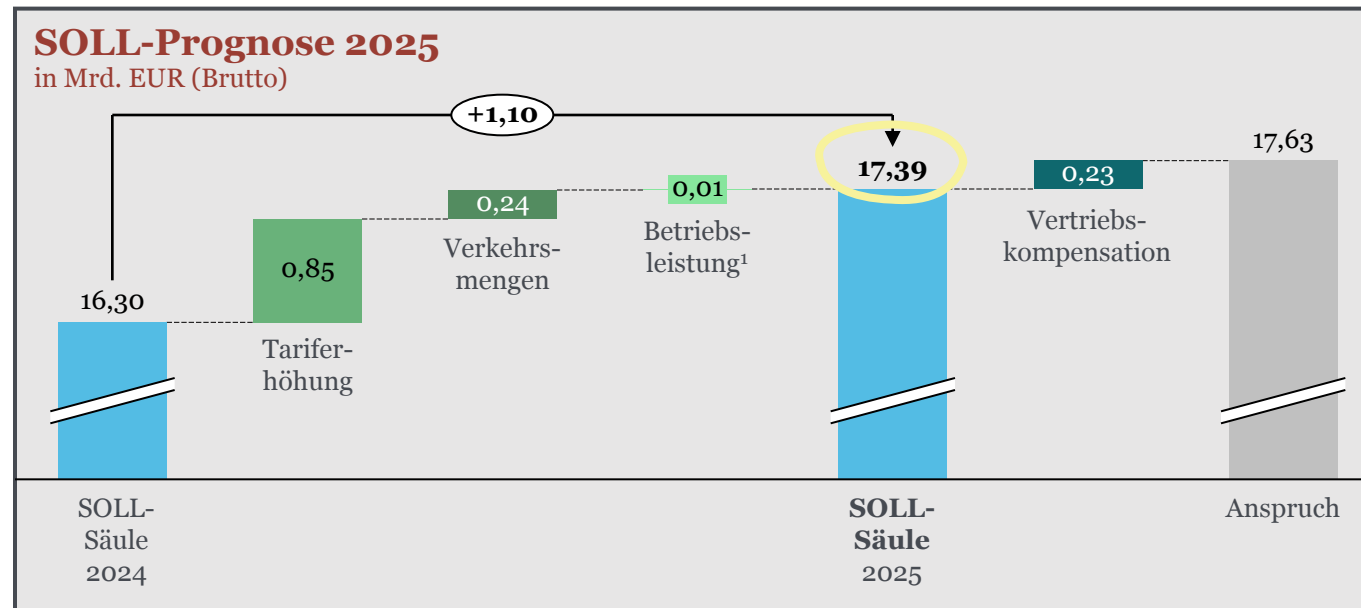
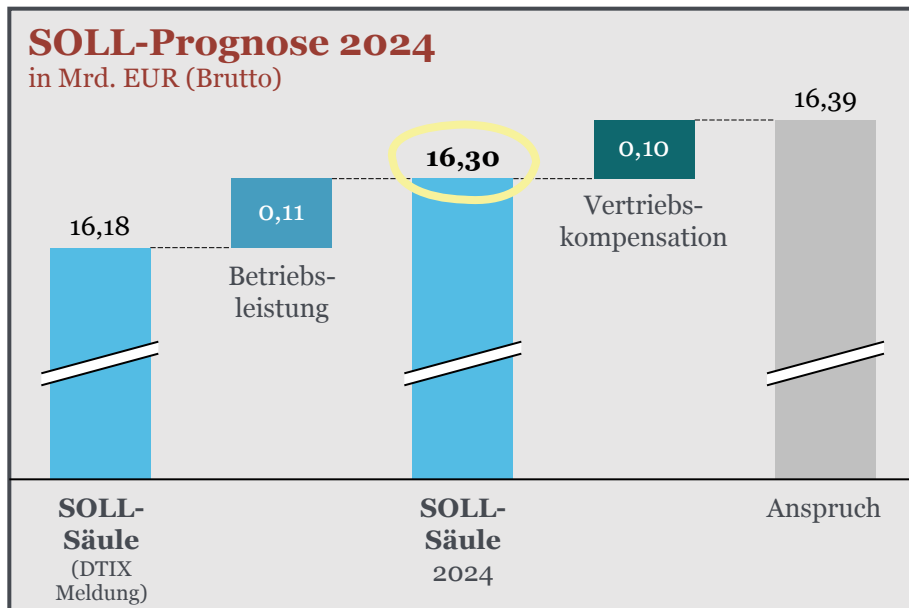
4



Vertriebskompensation 2025 nach vorläufigen Annahmen

- Gutachten zu Vertriebskompensation in 2025 noch offen
- Erhöhung u.a. aufgrund Forderungen Bundeskartellamt erforderlich
- Kalkulations-Annahme: rd. 5% Provision bei gleicher Systematik wie für 2024

SOLL-Säule 2024 bei 16,30 Mrd. EUR; für 2025 wird ein weiterer Anstieg um 1,10 Mrd. EUR auf 17,39 Mrd. EUR prognostiziert

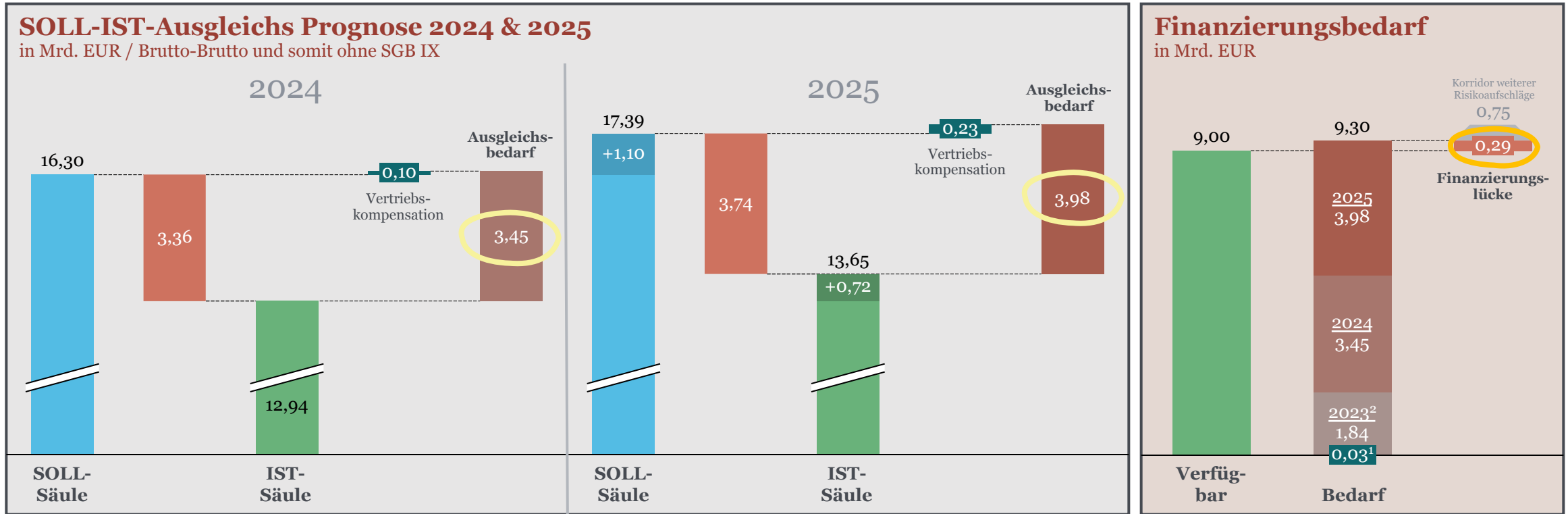


(1) Nur Zinsseszins-Effekte aufgrund Erhöhung Tarifsäule und Verkehrsmengensäule

- Inklusive Betriebsleistungsfortschreibung (pauschal 0,7%) wird eine **SOLL-Säule i.H.v. 16,30 Mrd. EUR** für 2024 prognostiziert
- Vertriebsmehrkostenpauschale in 2024 lt. Musterrichtlinie auf rd. 0,10 Mrd. EUR simuliert

- Tariferhöhungen und höhere Verkehrsmengenpauschale führen zu Anstieg der SOLL-Säule um 1,10 Mrd. EUR auf **prognostizierte 17,39 Mrd. EUR** in 2025
- Vertriebskompensation in 2025 (Forderungen Bundeskartellamt) auf Basis vorläufiger Annahmen mit rd. 0,23 Mrd. EUR in weiterer Kalkulation berücksichtigt

IST- & SOLL-Säulen Prognosen zeigen offene Finanzierungslücke von rd. 0,3 Mrd. EUR auf, die durch Preismaßnahmen geschlossen werden muss



(1) Annahme Begleitleistungen (Clearingstelle, Evaluation, Gutachten usw.) von 0,03 Mrd. EUR (2) Ausgleichsbedarf 2023² entsprechend Kalkulationsmodell Fr. Klug

- Bei Kombination SOLL/IST Prognosen ergibt für 2024 ein Ausgleichsbedarf von rd. 3,46 Mrd. EUR sowie für 2025 rd. 3,98 Mrd. EUR
- Mit Ausgleichsbedarf 2023² (i.H.v. 1,84 Mrd. EUR) sowie Begleitleistungen¹ ergibt sich gesamthafter Mittelbedarf von rd. 9,30 Mrd. EUR
- Aus Prognosen resultiert unter realistischen Annahmen eine **Finanzierungslücke von rd. 0,3 Mrd. EUR** - bei stärkerer Risikoaversität wird ein Korridor von weiteren Risikoaufschlägen bis zu 0,75 Mrd. EUR vorgeschlagen

Ausgleichsbedarfe je Bundesland sowie der durchschnittliche Länderanteil pro Jahr zwischen 2023 und 2025 (mit Balance-Schublade)

(in Mio. EUR)	2023						2024						2025					
	Ausgleichs- bedarf	IST Prognose	SOLL Prognose	Vertriebs- kompensation	Ausgleichs- bedarf	Anteil	IST Prognose	SOLL Prognose	Vertriebs- kompensation	Ausgleichs- bedarf	Anteil	Ausgleichs- bedarf	Länder- anteil					
														lt. Klug-Tabelle (1)	Brutto inkl. Bal.	Brutto	Prognose	Brutto inkl. Bal.
BB Brandenburg	-15,3	454,7	375,5	2,6	-76,6	-2%	484,5	406,1	6,0	-72,3	-2%	-54,7 ⁽²⁾	-27,4					
BE Berlin	198,9	1.167,3	1.502,6	4,9	340,1	10%	1.287,3	1.625,1	11,5	349,2	9%	296,1	148,0					
BW Baden-Württemberg	148,7	1.486,1	2.059,2	12,8	585,8	17%	1.570,7	2.210,4	28,9	668,6	17%	467,7	233,8					
BY Bayern (Freistaat)	321,4	2.139,8	2.844,2	12,1	716,5	21%	2.244,2	3.050,2	28,2	834,2	21%	624,0	312,0					
HB Bremen (Hansestadt)	19,1	127,7	137,8	0,4	10,5	0%	134,3	148,2	1,6	15,5	0%	15,1	7,5					
HE Hessen	164,7	1.151,4	1.257,0	3,8	109,4	3%	1.205,4	1.323,9	11,2	129,7	3%	134,6	67,3					
HH Hamburg (Hansestadt)	127,3	615,3	873,6	9,1	267,5	8%	671,2	929,8	22,1	280,7	7%	225,1	112,6					
MV Mecklenburg-Vorpommern	7,1	217,9	260,6	1,9	44,7	1%	232,2	278,4	4,1	50,3	1%	34,0	17,0					
NI Niedersachsen	192,9	952,3	1.134,9	4,7	187,3	5%	1.005,8	1.219,4	12,6	226,1	6%	202,1	101,1					
NW Nordrhein-Westfalen	468,8	2.554,1	3.467,4	26,7	940,0	27%	2.643,5	3.658,8	65,3	1.080,6	27%	829,8	414,9					
RP Rheinland-Pfalz	79,4	490,3	578,0	5,5	93,2	3%	511,9	618,1	12,1	118,3	3%	97,0	48,5					
SH Schleswig-Holstein	28,8	393,2	420,6	4,6	32,0	1%	423,8	447,6	11,8	35,5	1%	32,1	16,0					
SL Saarland	6,2	106,9	118,7	1,3	13,1	0%	111,0	128,0	3,1	20,1	1%	13,1	6,6					
SN Sachsen (Freistaat)	55,6	590,8	684,1	1,8	95,1	3%	619,2	727,4	5,4	113,7	3%	88,1	44,1					
ST Sachsen-Anhalt	13,1	247,4	277,1	1,8	31,5	1%	246,8	296,1	4,2	53,5	1%	32,7	16,4					
TH Thüringen (Freistaat)	22,9	248,0	304,8	2,2	59,0	2%	258,5	325,6	5,7	72,8	2%	51,6	25,8					
Summe	1.839,8	12.943,3	16.296,1	96,1	3.449,0		13.650,3	17.393,2	233,7	3.976,5		3.088,4	1.544,2					

(1) Modellrechnung zum Finanzierungsbedarf Deutschlandticket (Autorin Fr. Klug) anlässlich Sonder-VMK am 29.04.2024

(2) Verteilung von Übereinnahmen noch offen

Vergleich zwischen durchschnittlichem Landesanteil pro Jahr und Aufteilung der 1,5 Mrd. EUR entspr. §9 RegG (mit Balance-Schublade)

		Länder- anteil	RegG §9	Delta		DT Absatz pro Monat	DT Absatz- anteil
		Ø pro Jahr				2025	2025
<i>(in Mio. EUR bzw. Tsd. Stück)</i>							
BB	Brandenburg	-27,4 ⁽¹⁾	32,8	60,2		339	2,4%
BE	Berlin	148,0	135,7	-12,3		1.086	7,7%
BW	Baden-Württemberg	233,8	176,2	-57,6		1.754	12,4%
BY	Bayern (Freistaat)	312,0	317,5	5,5		1.951	13,8%
HB	Bremen (Hansestadt)	7,5	20,3	12,8		124	0,9%
HE	Hessen	67,3	110,6	43,3		882	6,2%
HH	Hamburg (Hansestadt)	112,6	86,3	-26,3		984	7,0%
MV	Mecklenburg-Vorpommern	17,0	20,4	3,4		184	1,3%
NI	Niedersachsen	101,1	120,0	18,9		780	5,5%
NW	Nordrhein-Westfalen	414,9	280,8	-134,1		3.684	26,0%
RP	Rheinland-Pfalz	48,5	52,1	3,6		632	4,5%
SH	Schleswig-Holstein	16,0	52,4	36,4		532	3,8%
SL	Saarland	6,6	10,3	3,7		146	1,0%
SN	Sachsen (Freistaat)	44,1	43,0	-1,1		556	3,9%
ST	Sachsen-Anhalt	16,4	21,7	5,3		241	1,7%
TH	Thüringen (Freistaat)	25,8	19,9	-5,9		276	2,0%
Summe		1.544,2	1.500,0	-44,2		14.152	100%

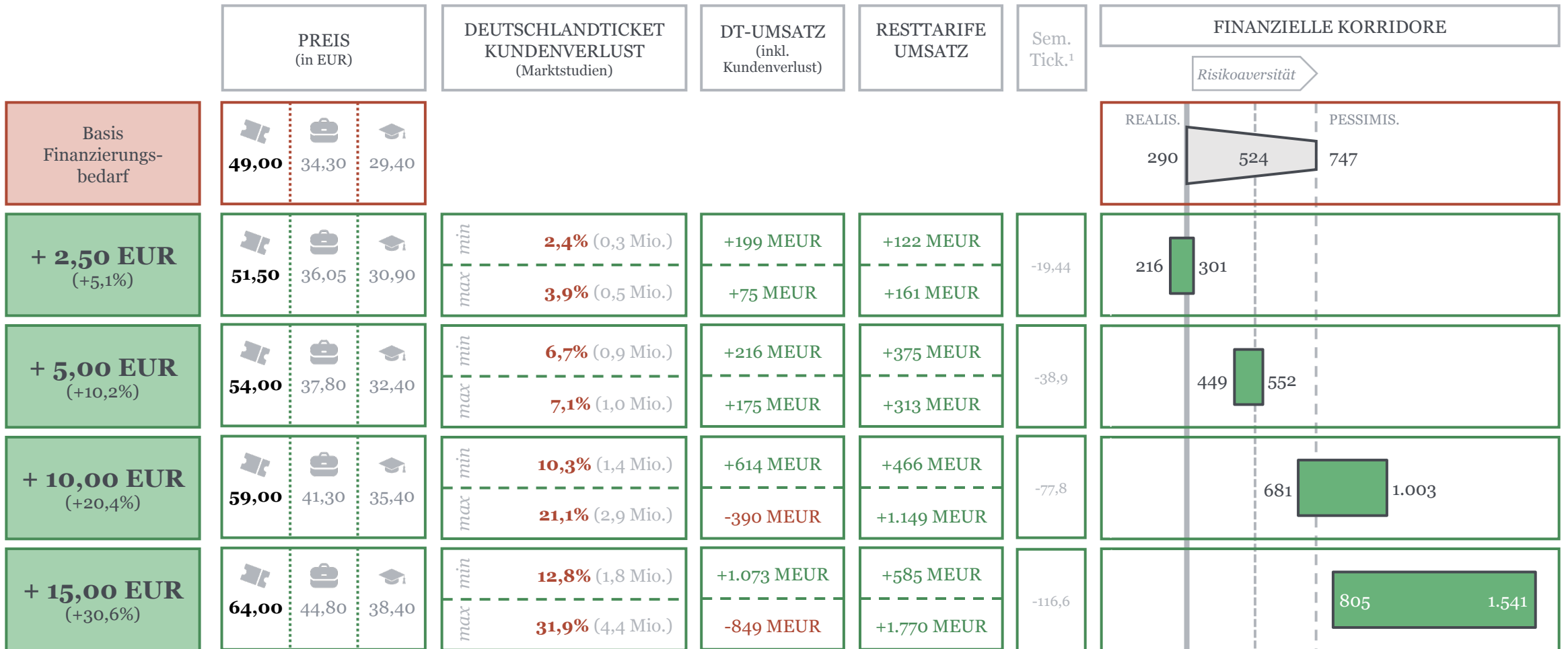
(1) Verteilung von Übereinnahmen noch offen

Durch zwei methodisch-differenzierte Marktstudien wurde Kundenverlust sowie Abwanderung bei jeweiliger Preiserhöhung untersucht

	51,50 EUR (+5,1% Erhöhung)		54,00 EUR (+10,2% Erhöhung)		59,00 EUR (+20,4% Erhöhung)		64,00 EUR (+30,6% Erhöhung)	
	STUDIE RC	STUDIE EXEO	STUDIE RC	STUDIE EXEO	STUDIE RC	STUDIE EXEO	STUDIE RC	STUDIE EXEO
Kundenverlust ¹	3,9% (0,5 Mio.)	2,4% (0,3 Mio.)	7,1% (1,0 Mio.)	6,7% (0,9 Mio.)	10,3% (1,4 Mio.)	21,1% (2,9 Mio.)	12,8% (1,8 Mio.)	31,9% (4,4 Mio.)
Anteil ÖPNV-Ausstieg	20,8%	N/A ²	15,0%	5,0%	12,4%	5,4%	11,2%	5,0%
Alternativausgaben Ø pro Person und Monat bei DT-Ausstieg	24,49 EUR	29,81 EUR	25,94 EUR	32,76 EUR	26,61 EUR	31,89 EUR	26,89 EUR	32,61 EUR

- Die Marktreaktion im Rahmen von Preiserhöhungen des Deutschlandtickets wurden im Rahmen von zwei unabhängigen Studien untersucht – hierbei wurden bewusst unterschiedliche Methodiken abgestimmt, um ein möglichst breites Bild zu erhalten
- Während die Studie RC eine Methodik nutzt, die die Befragten in eine sehr rational-logisch dominierte Entscheidungssituation versetzt, nutzt die Studie exeo eine Methodik die insbesondere das individuelle, teils-emotionale Preisempfinden im Rahmen einer Kaufsituation in den Fokus nimmt

Übersicht der Einnahmefeffekte je Preismaßnahme inkl. Berücksichtigung von Kund:innen-(Ab)Wanderung



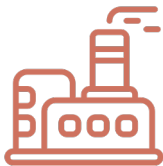
Basispreis
 Jobticket Endkundenpreis (max.)
 Semesterticket
 Finanzierungskorridor bei steigender Risikoaversität
 Simulationsspanne Einnahmefeffekte je Preismaßnahme

(1) Umsetzung Semesterticket-Preisanpassung erst zu Oktober möglich; Verzögerungskosten in 2025

Reaktion der Arbeitgeber (Jobtickets) sowie auch die Anpassung von Zuschüssen bei Schul- & Sozialtickets nur teilweise vorhersehbar – Einnahmeseite unsicher



Die Marktsimulation geht von relativen Endkundenpreis-Steigerungen aus und betrachtet dabei rein die Endkundenreaktion. In vielen Ticketmodellen sind jedoch weitere Parteien beteiligt, welche Zuschüsse bezahlen. Die Auswirkungen auf diese Parteien stellen somit, insbesondere bei hohen Preissteigerungen, weitere Unsicherheiten dar.



Sekundärrisiko 1: Mindestzuschuss der Arbeitgeber bei Jobtickets steigt automatisch mit an – jedoch ist nicht gesichert, dass Arbeitgeber dann weiterhin zuschusswillig sind

- Die Zuschussbereitschaft der Arbeitgeber wurde innerhalb der Studien nicht untersucht und kann auch nicht stichhaltig prognostiziert werden – somit stellt diese ein Risiko im Rahmen einer Preisanpassung dar
- Teilweise sind Zuschusshöhen im Rahmen von Betriebsvereinbarung o.ä. fest verankert – Anpassungen gehen also auch mit gewissem Maß an Bürokratie einher



Sekundärrisiko 2: Szenarienmodell sieht relative Anpassung der Zuschusshöhen bei Schul- & Sozial-Tickets vor – dies führt jedoch zu weiterem Haushaltsbedarf bei den Zuschussgebern

- Öffentlich bezuschusste Tickets wurden im Rahmen der Marktstudien mit relativen Preisanstiegen simuliert – ein 29 EUR Schulticket (20 EUR Zuschuss) würde bei Basispreisanpassung auf 59 EUR somit 35 EUR kosten (→ +4 EUR Zuschuss)
- Es ist selbstverständlich nicht gesichert, dass diese Anhebung der Zuschusshöhen in allen Haushalten der Geldgeber abbildbar ist

„PSM Plus Deutschlandticket“ Messung im August 2024

Ergebnisbericht

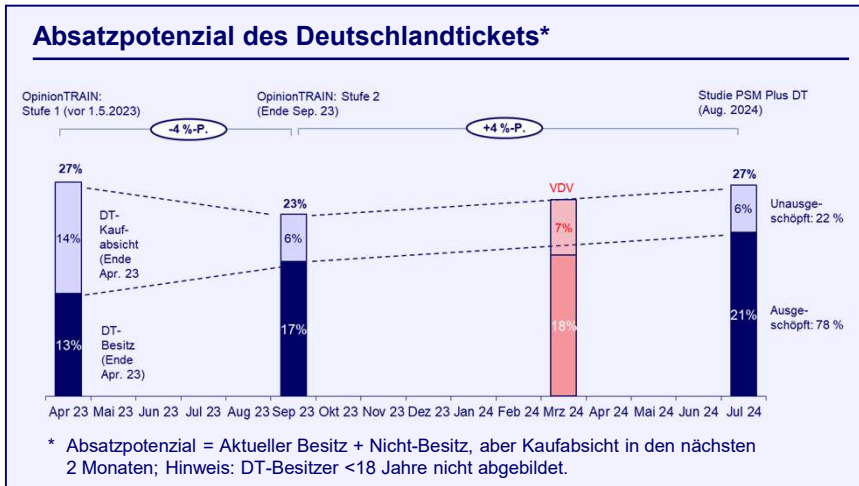
Bonn, 30. August 2024



Prof. Dr. Andreas Krämer

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

Management Summary – „PSM Plus Deutschlandticket“ (1)



- Basis der Untersuchung ist eine Onlinebefragung von **n=2.948** Nutzern und -Potenzialnutzern des Deutschlandtickets (DT); insgesamt wurden 8.190 Screening-Interview durchgeführt (7.8.2024 bis 14.8.2024). Der Fokus lag auf dem Gültigkeitsmonat Jul. 2024. Die Studienergebnisse sind mehrfach **qualitätsgesichert** und in unterschiedlichen Schritten **repräsentativ** gewichtet für die deutsche Bevölkerung (18+ Jahre).

- Im Jul. 2024 besitzen **21 % der Befragten** ein DT. Besitzer des DT sind eher jünger, mit hoher ÖPNV-Affinität und relativ stärker aus größeren Wohnorten stammend. Zusätzlich zu den DT-Besitzern sind ca. **6 % Befragte** zu betrachten, die einen Ticketkauf in den kommenden 2 Monaten planen. Beide Gruppen zusammen ergeben das **DT-Absatz-Potenzial (27 %)**. In der Hochrechnung liegt ein Absatzpotenzial von fast **17 Mio. Stück** vor (Basis sind ca. 13 Mio. DT im Juli 24). Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass aktuell ca. 78 % des Absatzpotenzials bereits erschlossen worden sind.

DT-Besitzer im Jul. 24: Struktur nach Monaten mit DT-Nutzung*

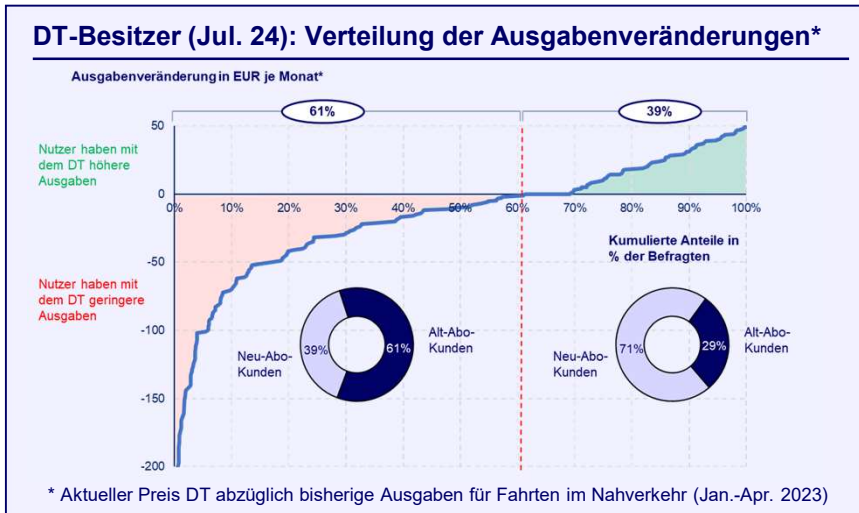
Charakteristika	DT (1-15 Monate) 44 % Anteil			DT (3-13 Monate) 44 % Anteil			DT (1-2 Monate) 12 % Anteil			
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
Altersklasse	18-29 Jahre	34%	35%	33%	34%	35%	33%	34%	35%	33%
	30 bis 59 Jahre	44%	53%	48%	44%	53%	48%	44%	53%	48%
	60 Jahre+	22%	13%	19%	22%	13%	19%	22%	13%	19%
Wohnortgröße	< 10.000 Einwohner	13%	13%	14%	13%	13%	14%	13%	13%	14%
	10.000 bis < 100.000 Einw.	26%	34%	46%	26%	34%	46%	26%	34%	46%
	100 000+ Einwohner	61%	53%	40%	61%	53%	40%	61%	53%	40%
ÖPNV-Nutzung (Jan.-Apr. 23)	Heavy-User (4+ Tage p.W.)	64%	39%	37%	64%	39%	37%	64%	39%	37%
	Medium-Nutzer	32%	46%	29%	32%	46%	29%	32%	46%	29%
	Nicht- oder Selten-Nutzer	4%	15%	34%	4%	15%	34%	4%	15%	34%
Bahn Nutzung (Jan.-Apr. 23)	Heavy-User (wöchentlich)	37%	33%	34%	37%	33%	34%	37%	33%	34%
	Medium-Nutzer	51%	57%	52%	51%	57%	52%	51%	57%	52%
	Nicht-Nutzer	12%	10%	14%	12%	10%	14%	12%	10%	14%
DT-Segment	DT-Alt-Abo-Kunden	63%	40%	27%	63%	40%	27%	63%	40%	27%
	DT-Neu-Abo-Kunden	37%	61%	73%	37%	61%	73%	37%	61%	73%
Geplante Monate Nutzung DT		Ø 11,6 Monate	Ø 8,9 Monate	Ø 6,6 Monate	Ø 11,6 Monate	Ø 8,9 Monate	Ø 6,6 Monate	Ø 11,6 Monate	Ø 8,9 Monate	Ø 6,6 Monate

* Besitz im Jul. 2024 plus Anzahl der Monate mit DT im Mai 2023 bis Jun. 2024.

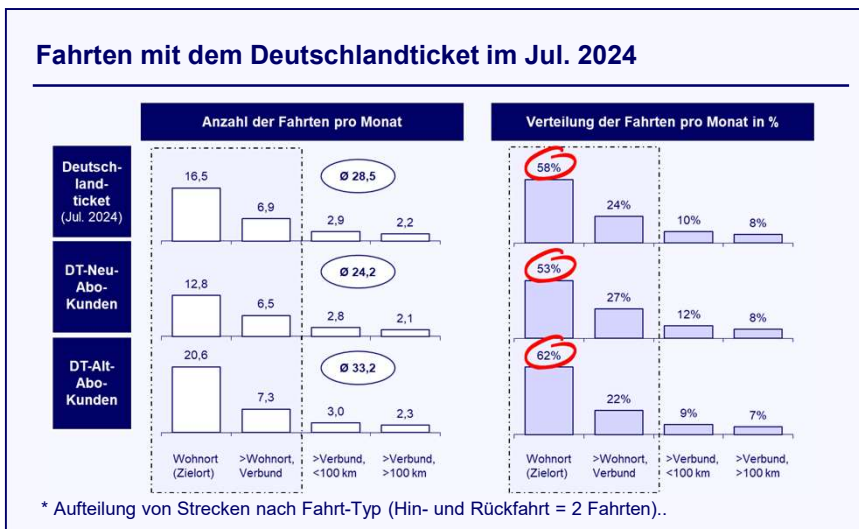
- Innerhalb der DT-Besitzer sind unterschiedliche **Teilgruppen** zu unterscheiden: Etwa 44 % sind Kunden, die das DT bereits **seit Markteinführung** durchgehend nutzen (hoher Anteil an Personen, die bereits vor dem DT über eine Abo im ÖPNV verfügt haben, hoher Anteil Heavy-User des NV, überwiegend aus Großstädten stammend). Eine gleichgroße Gruppe kommt auf 3-13 DT-Nutzungsmonate. Aktuelle DT-Besitzer mit **1-2 Monaten** Nutzung (12 %) stammen eher aus mittelgroßen Wohnorten, waren früher Medium-User des ÖPNV und sind eher Neu-Abo-Kunden.

- Bei einer DT-Besitz-Quote von 21 % im Jul. 2024 ergibt sich ein Anteil von **31 %** der Befragten, die das DT **mindestens in einem Monat** seit Mai 2023 besessen haben. Diese Personen sind Teil der Kernzielgruppe.

Management Summary – „PSM Plus Deutschlandticket“ (2)

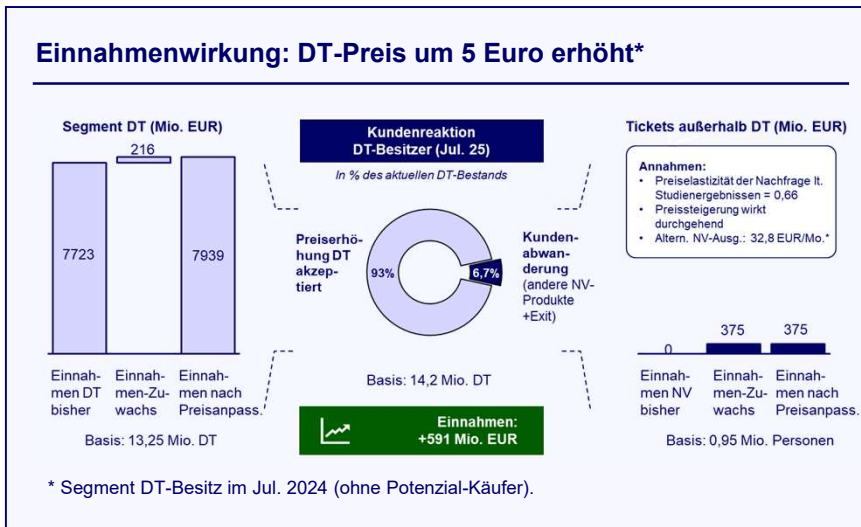
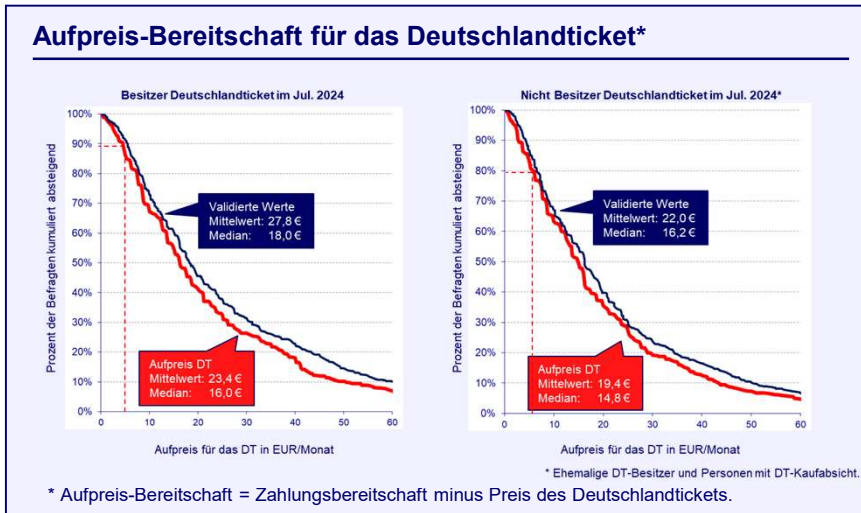


- Beim Vergleich der **Ausgaben**, die die DT-Besitzer (Jul. 24) vor Einführung des DT im Nahverkehr (Mai 23) getätigt haben und dem aktuellen DT-Preis ergibt sich folgendes Bild: Bei **39 %** der DT-Besitzer **steigen** die **Einnahmen** für den ÖPNV im Vergleich zur Situation vor DT oder bleiben gleich, bei **61 %** der **DT-Besitzer** ergeben sich **geringere Ausgaben** (die Kunden sparen mit dem DT).
- Dieses Bild ändert sich, wenn die in das „System DT“ eintretenden Kunden zu unterschiedlichen Zeitpunkten betrachtet werden: Während zum **Marktstart** DT-Neukunden eher ÖPNV-Ausgaben gespart haben, geben die DT-Neukunden in 2024 eher mehr Geld für NV-Mobilität aus als in einer Situation ohne das DT. Dies bedeutet, dass die aktuell mobilisierten DT-Neukunden die **Einnahmensituation** für den NV insgesamt **verbessern**.



- Besitzer des DT zeigen eine besonders starke NV-Nutzung im Vergleich zu Nicht-Besitzern – bei den DT-Nichtbesitzern (Potenzialgruppe) ist die Pkw-Nutzung gleichzeitig intensiver. Im Zeitraum Jul. 2024 werden bei DT-Neu-Abo-Kunden ca. 23 % der Fahrten vom **Pkw auf den NV verlagert**, im Mittel werden 11 % der getätigten Fahrten mit dem DT vom Pkw verlagert.
- Das DT wird im Mittel für etwa **29 Fahrten** genutzt. Im Segment der Neu-Abo-Kunden ist die Nutzung weniger intensiv (Ø 24 Fahrten) als bei Alt-Abo-Kunden (Ø 33 Fahrten). Die Nutzung betrifft überwiegend den ÖPNV im Nahbereich (58 % der Fahrten), etwa 18 % der Fahrten mit dem DT erfolgen außerhalb eines Verkehrsverbunds.
- Die Nutzer des DT sind mit der letzten **Fahrt insgesamt** zufrieden (13 % sind unzufrieden), allerdings besteht eine relativ hohe Unzufriedenheit (36 %) mit dem Einzelaspekt **Pünktlichkeit**.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG



- Um die **Preis-Mengen-Wirkungen** unterschiedlicher DT-Preispunkte und darüber hinaus die Einnahmeneffekte abzuschätzen, erfolgt im ersten Schritt die Abschätzung der individuellen **Zahlungsbereitschaft**. Dazu wird das von exeo entwickelte Verfahren „**PSM Plus**“ herangezogen, das zwei offen abgefragte Preispunkte als Datenbasis nutzt („Teuer, aber für Sie gerade noch angemessen“ und „So teuer, dass Sie das Ticket nicht mehr kaufen würden“). Die so geschätzte Zahlungsbereitschaft (Mittelwert beider Preispunkte) wird einer zusätzlichen Validierung unterzogen.
- Die individuelle **Zahlungsbereitschaft** wird genutzt, um je Kunde die **Aufpreis-Bereitschaft** für das DT zu bestimmen (Zahlungsbereitschaft minus individueller Preis des DT). Auf dieser Ebene erfolgt eine weitere **Validierung** der Daten, indem Informationen über den Grad der effektiven **Kundenbindung** und zu den Möglichkeiten der Kunden zur Nutzung von Alternativen zum DT in die Betrachtung einbezogen werden.
- Die kumulativ absteigende **Funktion** der individuellen Aufpreis-Bereitschaften (validiert) dient als Grundlage zur Ermittlung der Größenordnung der **Kundenabwanderung** bei einem erhöhten Preis für das DT.
- Die Simulation der **Einnahmewirkungen** eines um 5 Euro erhöhten DT-Preises lässt bei einer Abwanderung von 6,7 % der DT-Kunden und alternativen Ticketausgaben von ø 31,5 Euro monatlich zusätzliche Gesamteinnahmen nach Preis Anpassung von jährlich +216 Mio. Euro im DT-Segment und +375 Mio. Euro im restlichen NV erwarten, in Summe **+591 Mio. Euro p.a.** für den Nahverkehr.
- Bei Preissteigerungen von bis zu 5 Euro werden **Preiselastizitäten** <1 ermittelt, darüber hinaus sind **elastischere Reaktionen** erwartbar.

Agenda

1. Zielsetzung und Methodik
 2. Deutschlandticket-Nutzer und -Absatzpotenzial
 3. Nutzung und Bewertung des Deutschlandtickets
 4. Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung
 5. Preissensibilität und Abwanderungsrisiko
 6. Fazit
-

Agenda

1. Zielsetzung und Methodik

2. Deutschlandticket-Nutzer und -Absatzpotenzial

3. Nutzung und Bewertung des Deutschlandtickets

4. Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung

5. Preissensibilität und Abwanderungsrisiko

6. Fazit

Im Fokus der Marktstudie steht die Preiselastizität der Nachfrage beim Deutschlandticket



Ausgangssituation:

- Vorbereitung Bewertung von Preis- und Einnahmen-Szenarios in der UAG PPS.
- Beauftragung exeo („Second Opinion“) – Start Feldphase: 7.8.2024.

Zielsetzung:

- Schätzung der Preiselastizität bei Besitzern des Deutschlandtickets.
- Validierung der Kundenreaktion bei Preiserhöhungen (inkl. Bestimmung der Alternativ-Ausgaben).
- Vorlage der Ergebnisse bis Ende Aug. 2024.

Methodischer Ansatz und Vorgehen zur Sicherstellung repräsentativer Studienergebnisse

Methodischer Ansatz*

- Nutzung von zwei unterschiedlichen **Online-Access-Panels** zur Rekrutierung der Probanden (Cint + Gapfish).
- Bundesweit 18+ Jahre; insgesamt 8.190 Screening-Interview; 2.948 Interviews Kernzielgruppe (DT-Nutzer und -Potenzialnutzer).
- Durchführung der **Erhebung**: 7.8.2024 bis 14.8.2024, mit dem Fokus auf den Gültigkeitsmonat Jul. 2024 des Deutschlandtickets.
- Mittlere **Dauer** des Interviews: 14,1 min (variiert in Abhängigkeit von der Zielgruppe).
- Repräsentative **Gewichtung**.

Qualität und Repräsentativität

- Sicherstellung einer ausreichenden **Stichprobenbasis** für die Subsegmente Geschlecht, Altersklassen und Wohnort (→ **Quotierung** der Stichprobe).
- **Qualitätssicherung** durch:
 - Kontrolle der Interviewlänge (Eliminierung „Speeder“).
 - Inhaltliche Prüfung auf Plausibilität.
 - Kontrolle von Invarianz („Straightlining“).
- Sicherstellung der **Repräsentativität** der Stichprobe durch einen mehrstufigen **Gewichtungsprozess** und Orientierung an Ankervariablen.

* Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Je nach betrachtetem Deutschlandticket-Teilsegment ergeben sich Unsicherheiten in Hinblick auf die Nachfragereaktion bei Preissteigerungen

Konzeptionelle Überlegungen bei DT-Preissteigerungen bei DT-Besitzern

Kundensegmente		Kundenreaktion
1	Reguläres Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro	Preiselastizität entsprechend Befragung (inkl. Validierung)
2	Deutschlandticket als Schülerticket	Diverse Ausgestaltungsmöglichkeiten; (HH Preise bis 0 € möglich etc.) → Kein Exit
3	Deutschlandticket als Semesterticket (Solidarmodel)	Marktreaktion? Anstieg des Beitrags für den Nutzer → Konsequenz für das DT
4	Deutschlandticket als Jobticket	Diverse Ausgestaltungsmöglichkeiten; Reaktion des AG offen → Preiserhöhung für MA?
5	Deutschlandticket als Sozialticket	Diverse Ausgestaltungsmöglichkeiten; Reaktion der Kommune offen → Preiserhöhung für DT?

Vorgehensweise

- Abschätzung der Segmentgrößen auf Basis der bestehenden Marktdaten und Erhebungen
- Konzeptionelle Überlegungen zu den Konsequenzen einer allgemeinen Preiserhöhung für den faktischen Preis des Deutschlandticket-Nutzenden → Validierung der empirisch gemessenen Preiselastizitäten

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Strukturierung des Fragebogens: PSM Plus Deutschlandticket



Grundsätzlicher Aufbau der Befragung: Interviews im Aug. 2024 (Fokusmonat Juli 2024)

Inhalt / Themenblöcke			Zielsetzung
S	Sicherstellung Zielgruppen-Zugehörigkeit	Wohnort, Alter, ÖPNV-Affinität	Identifikation Potenzial-Nutzer DT
A	Nutzungsintensität ÖPNV Jan.-Apr. 2023	ÖPNV: Genutzte Fahrkarten Ausgaben NV vor DT	Nutzer-Segmente
B	Kauf des DT; Kaufmotive; Entscheidungsprozess; Informationsquellen	Nutzung und Bewertung des DT nach Nutzung	Kaufentscheidung und Bewertung des Angebotes
C	Konkrete Nutzung des DT: Fahrtengerüst und -profil	Mehrverkehr und Verkehrsmittel-Verlagerung	Verkehrsmittelwahl und -verlagerung
D	Preispunkte gem. PSM Plus (inkl. Experimentaldesign)	Kauf bei höherem Preis (inkl. Experimentaldesign)	Preiselastizität / alternative Ausgaben
Z	Pkw-Verfügbarkeit; allgemeine Soziodemografie	Berufstätigkeit / Pendeln / Homeoffice-Tätigkeit	Sozio-Variablen / Zielgruppensegmente

Basis der Untersuchung sind 8.190 Interviews – 2.948 Personen zählen zur Kernzielgruppe (Personengruppe 1-3)



Stichprobenstruktur, Gewichtung und Zielgruppenbestimmung

Bundesland	Ungewichtete Daten	Zielgewichtete Daten
Baden-Württemberg	13%	13%
Bayern	15%	16%
Berlin	4%	4%
Brandenburg	4%	3%
Bremen	1%	1%
Hamburg	2%	2%
Hessen	8%	7%
Mecklenburg-Vorpommern	3%	2%
Niedersachsen	11%	10%
Nordrhein-Westfalen	20%	22%
Rheinland-Pfalz	5%	5%
Saarland	1%	1%
Sachsen	5%	5%
Sachsen-Anhalt	3%	3%
Schleswig-Holstein	4%	4%
Thüringen	3%	3%

N=8.190

Screening

Personen ab 18 Jahren N=8.190
Gewichtet nach

- Bundesland vs. Alter
- Wohnortgröße vs. Geschlecht
- BahnCard-Besitz

Hauptinterviews

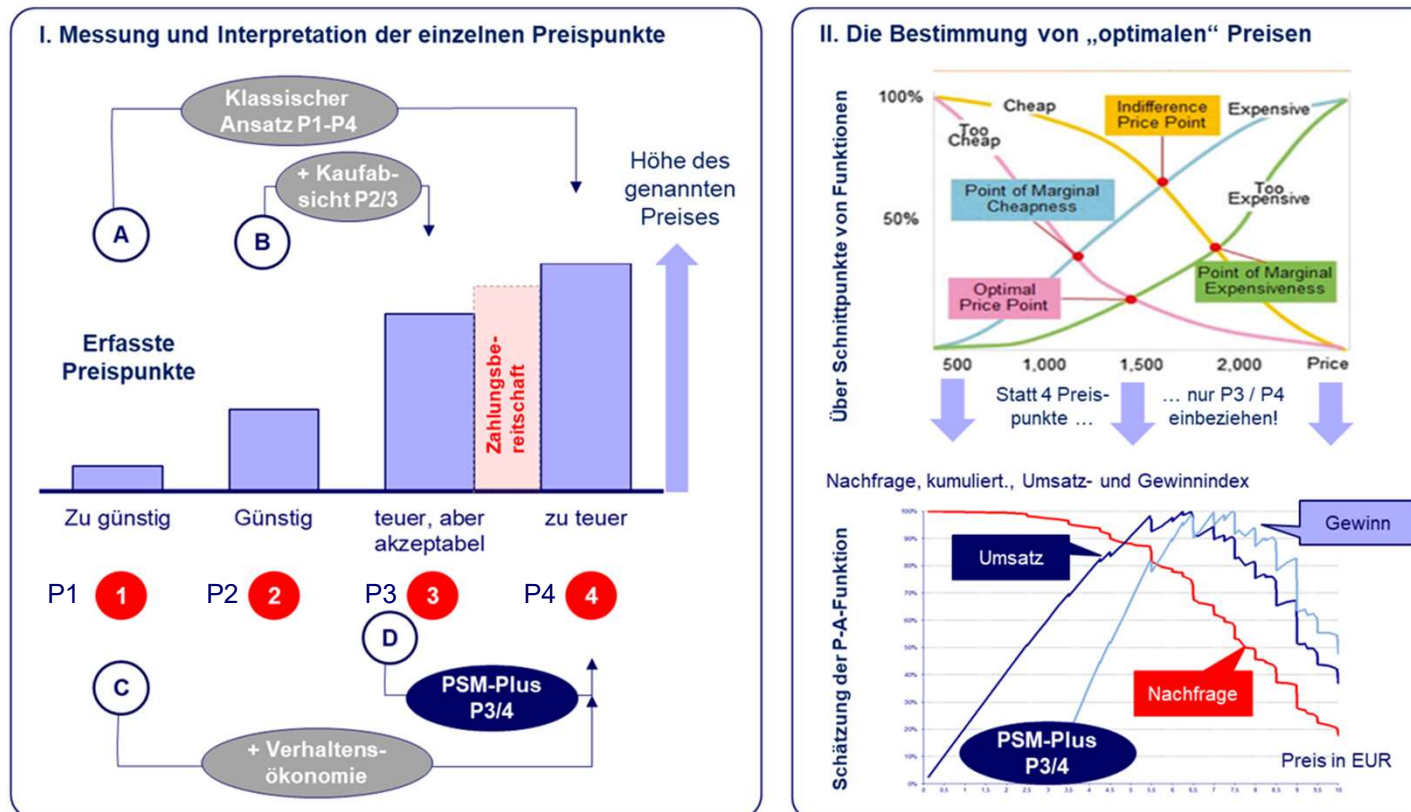
Gewichtet nach N=2.948

- Alt-/Neu-Abo-Kunden
- DT-Struktur-Daten
- DT-Verteilung Bundesländer

- 1 Personen mit Besitz des Deutschlandtickets im Jul. 24 N=1.782
- 2 Personen ohne Besitz des Deutschlandtickets, die das Ticket aber seit Mai 23 mind. einmal besessen haben N=982
- 3 Personen ohne Besitz des Deutschlandtickets mit Kaufabsicht in den nächsten 2 Monaten N=184

PSM Plus: Neu-Interpretation der Preispunkte P3 und P4 des Van-Westendorp-Ansatzes (1)

Vom Van-Westendorp-Ansatz zur Methode „PSM Plus“

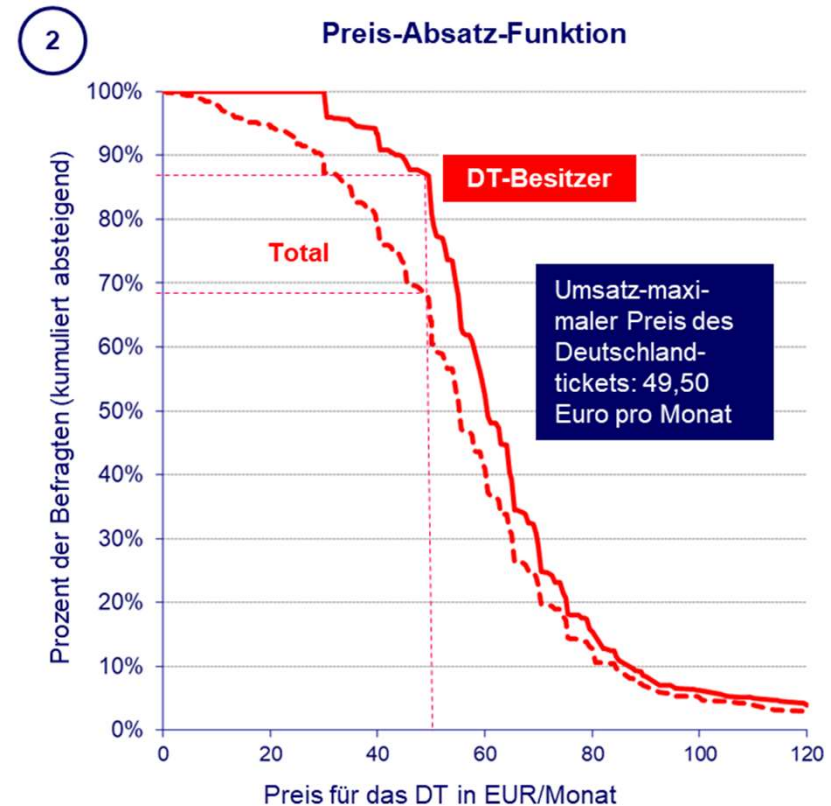
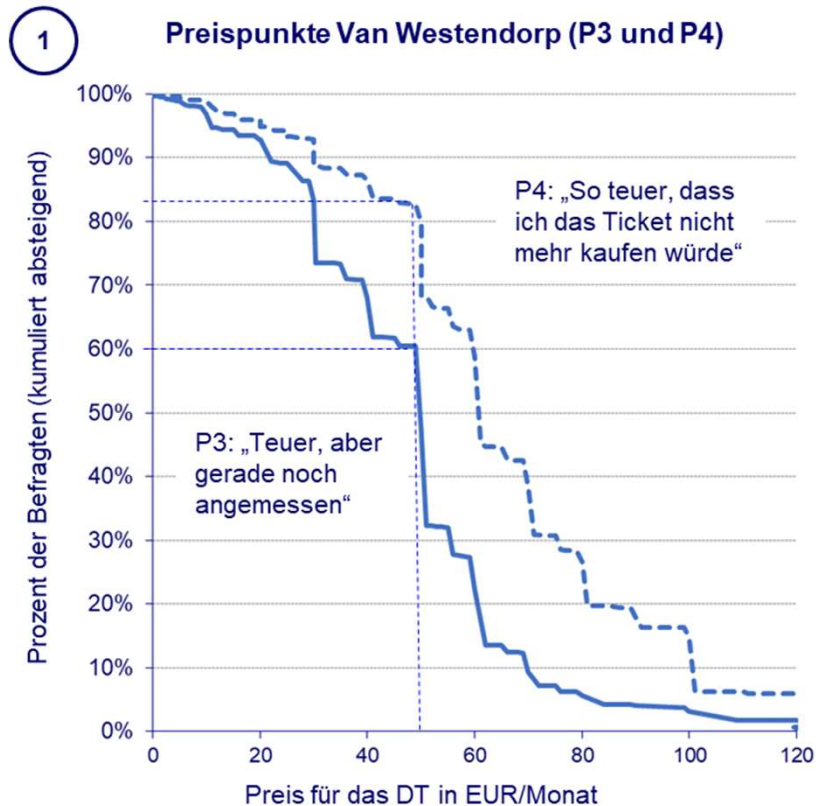


Quelle: Krämer und Burgartz, Kundenwert-zentriertes Management (2022)

PSM Plus: Neu-Interpretation der Preispunkte P3 und P4 des Van-Westendorp-Ansatzes (2)

Exemplarisch

Vom Van-Westendorp-Ansatz zur Methode „PSM Plus“



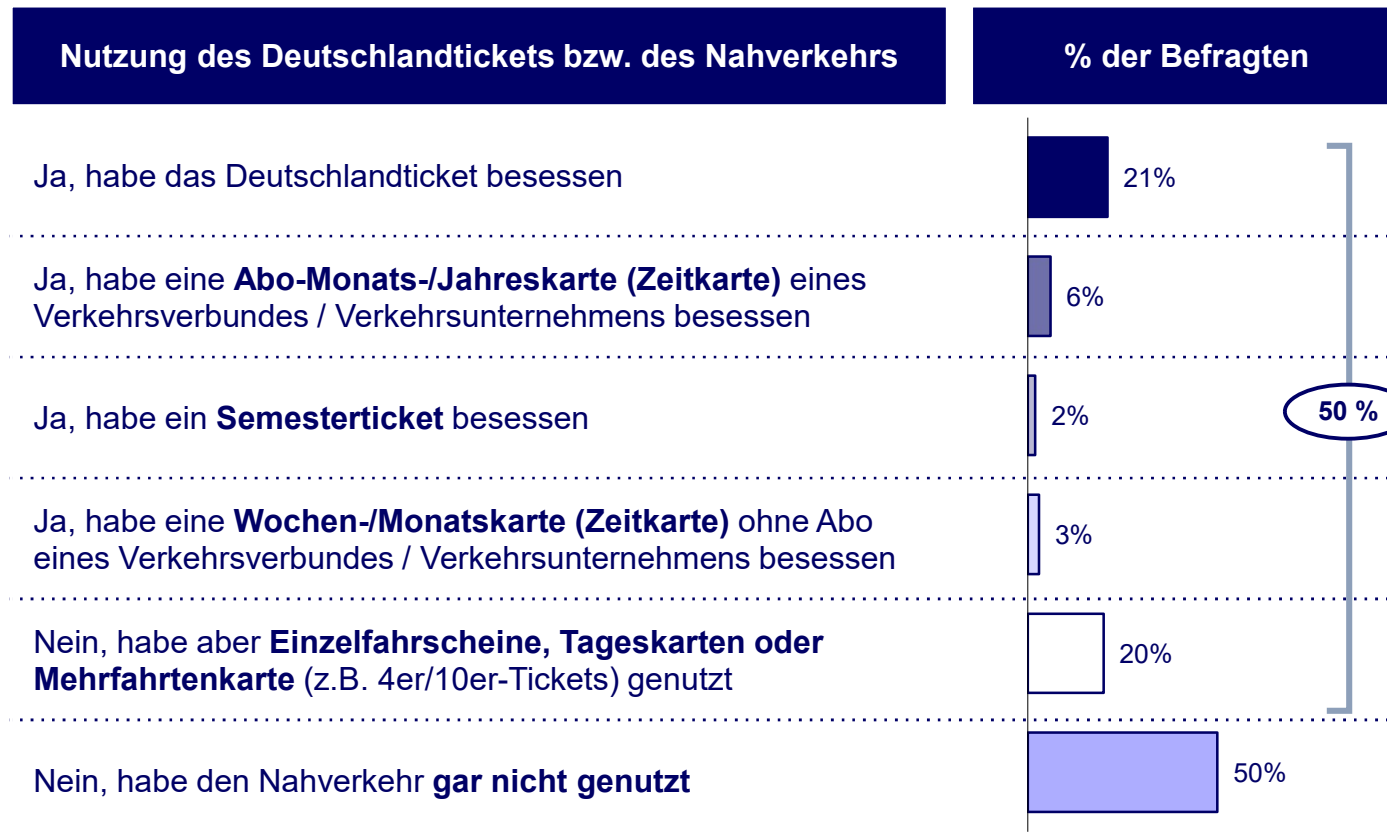
Agenda

1. Zielsetzung und Methodik
 - 2. Deutschlandticket-Nutzer und -Absatzpotenzial**
 3. Nutzung und Bewertung des Deutschlandtickets
 4. Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung
 5. Preissensibilität und Abwanderungsrisiko
 6. Fazit
-

Im Jul. 2024 besitzen 21 % der Befragten ein Deutschlandticket – 6 % verfügen über eine andere Zeitkarte im Abo, 50 % sind NV-Nichtnutzer



Besitz einer Zeitkarte im Nahverkehr im Jul. 2024 [% der Befragten]¹⁾



ÖPNV-Nutzung Jan.-Apr. 23

Heavy-User* Medium-User Low/Non-User**

58%	32%	5%
18%	9%	1%
7%	2%	1%
6%	6%	1%
8%	40%	16%
9%	13%	78%

* Mind. an 4 Tagen pro Woche

** Seltener als monatlich / Nie

1) Haben Sie im Monat Juli 2024 eine Zeitkarte im Nahverkehr besessen?

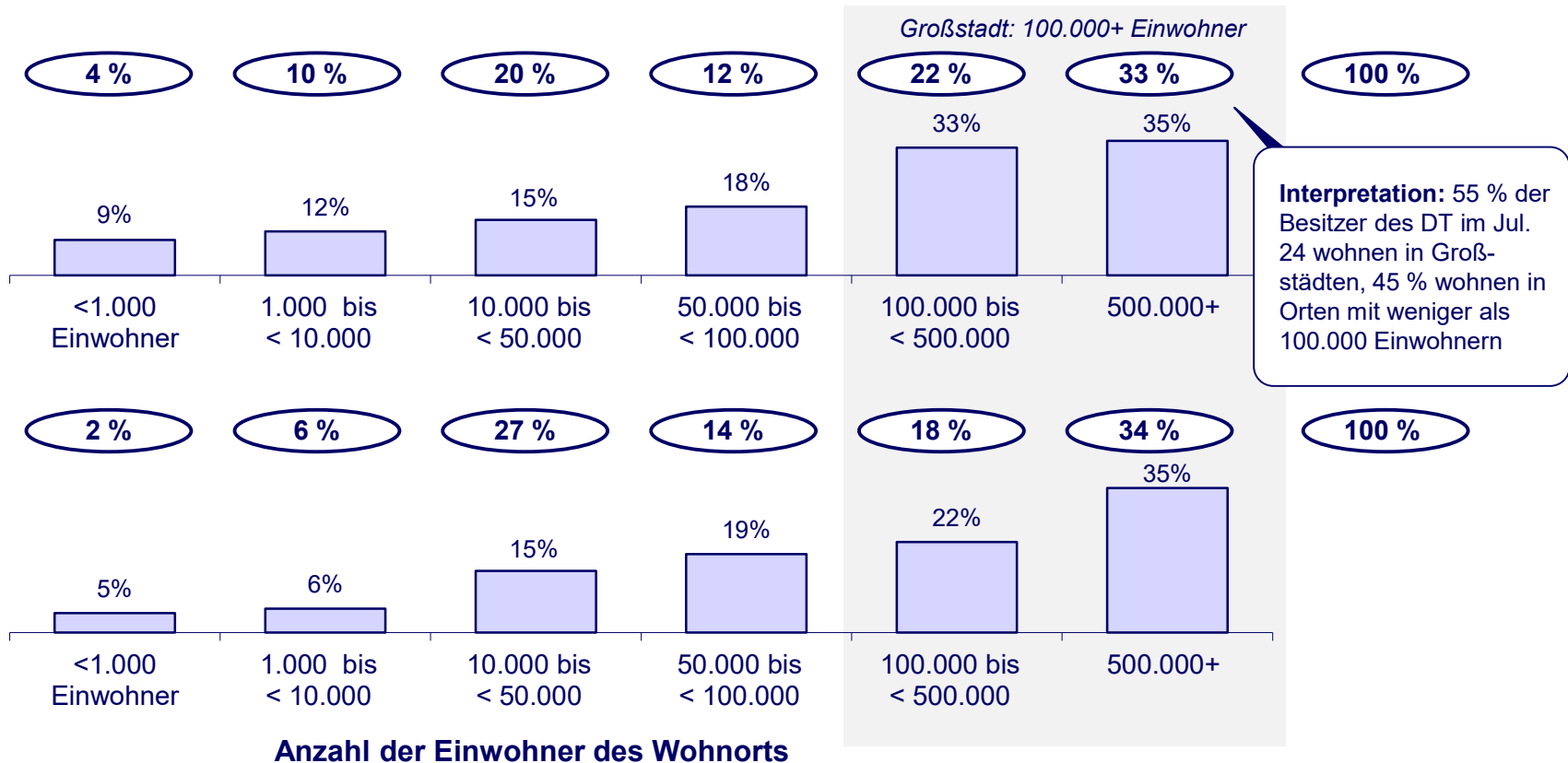
Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Das Deutschlandticket (DT) ist nicht nur ein „Ticket für Großstädter“ – ca. jeder zweite DT-Besitzer stammt aus Wohnorten <0,1 Mio. Einwohner

Besitz des Deutschlandtickets (DT) nach Wohnortgröße¹⁾

Verteilung des Deutschlandtickets über die Wohnortgröße

Aktuelle Studie (Jul. 24)



Interpretation: 55 % der Besitzer des DT im Jul. 24 wohnen in Großstädten, 45 % wohnen in Orten mit weniger als 100.000 Einwohnern

1) Haben Sie im Monat Juli 2024 eine Zeitkarte im Nahverkehr besessen? Und: Seit dem 1.5.2023 wird das Deutschlandticket für bundesweites Fahren im Nahverkehr für 49 Euro pro Monat als monatlich kündbares Abo angeboten. Das Ticket ist papierlos und personalisiert...Bzw.: Besitzen Sie aktuell im Sep. 2023 dieses Ticket? Und: Wie viele Einwohner hat der Ort, in dem Sie wohnen?

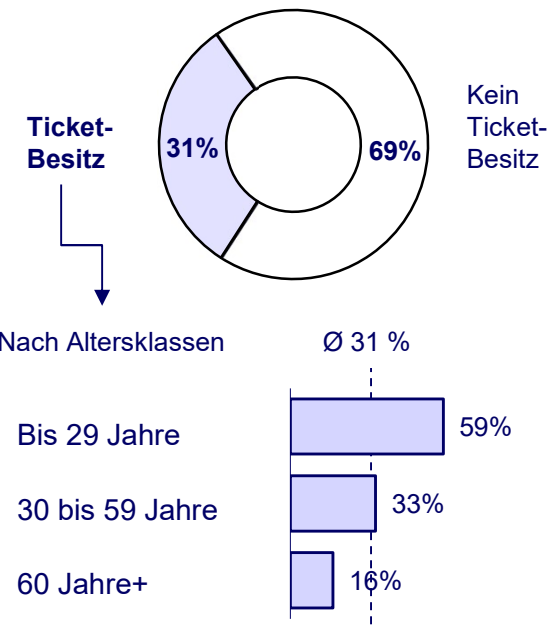
Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

42 % der DT-Besitzer im Jul. 2024 nutzen das DT seit Mai 2023 durchgehend – 31 % der Befragten haben das DT mindestens einmal besessen

Jul. 2024: Besitz des Deutschlandtickets in den Monaten Mai 23 bis Jun. 24 (% der Befragten)¹⁾

DT-Besitz Mai 23-Jun. 24	Kein Besitz DT im Jul. 2024	Besitz DT im Jul. 2024
Ja, alle 14 Monate	1%	42%
Ja, 13 Monate	0%	2%
Ja, 12 Monate	1%	8%
Ja, 11 Monate	0%	3%
Ja, 10 Monate	1%	4%
Ja, 9 Monate	0%	2%
Ja, 8 Monate	0%	4%
Ja, 7 Monate	0%	3%
Ja, 6 Monate	1%	7%
Ja, 5 Monate	1%	3%
Ja, 4 Monate	1%	3%
Ja, 3 Monate	2%	5%
Ja, 2 Monate	2%	4%
Ja, ein Monat	3%	5%
Nein, nicht im Mai 23 bis Jun. 24	87%	7%

Deutschlandticket-Besitz Mai 2023 bis Jul. 2024 (in mindestens einem Monat)



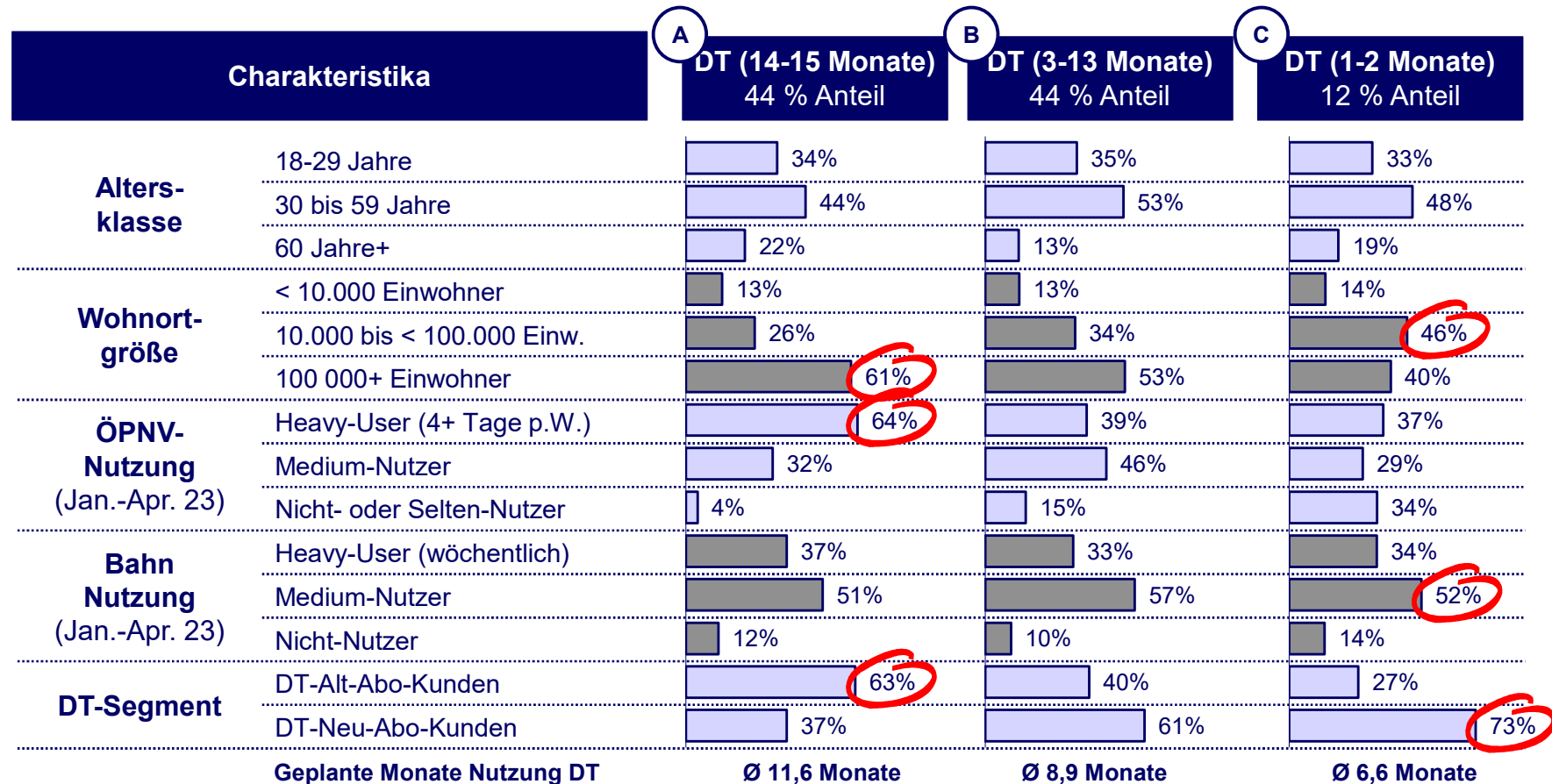
1) Seit dem 1.5.2023 wird das Deutschlandticket für bundesweites Fahren im Nahverkehr für 49 Euro pro Monat als monatlich kündbares Abo angeboten... Besitzen Sie dieses Ticket? Und: Beabsichtigen Sie, das Deutschlandticket in den kommenden 2 Monaten zu kaufen? Und: Haben Sie das Deutschlandticket in den Monaten Mai 2023 bis Jun. 2024 besessen?

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

DT-Besitzer, die aktuell gewonnen wurden, stammen eher aus mittelgroßen Wohnorten, waren früher Medium-User des ÖPNV und sind Neu-Abo-Kunden



DT-Besitzer im Jul. 24: Struktur nach Anzahl Monate mit DT-Nutzung (% der Befragten)*

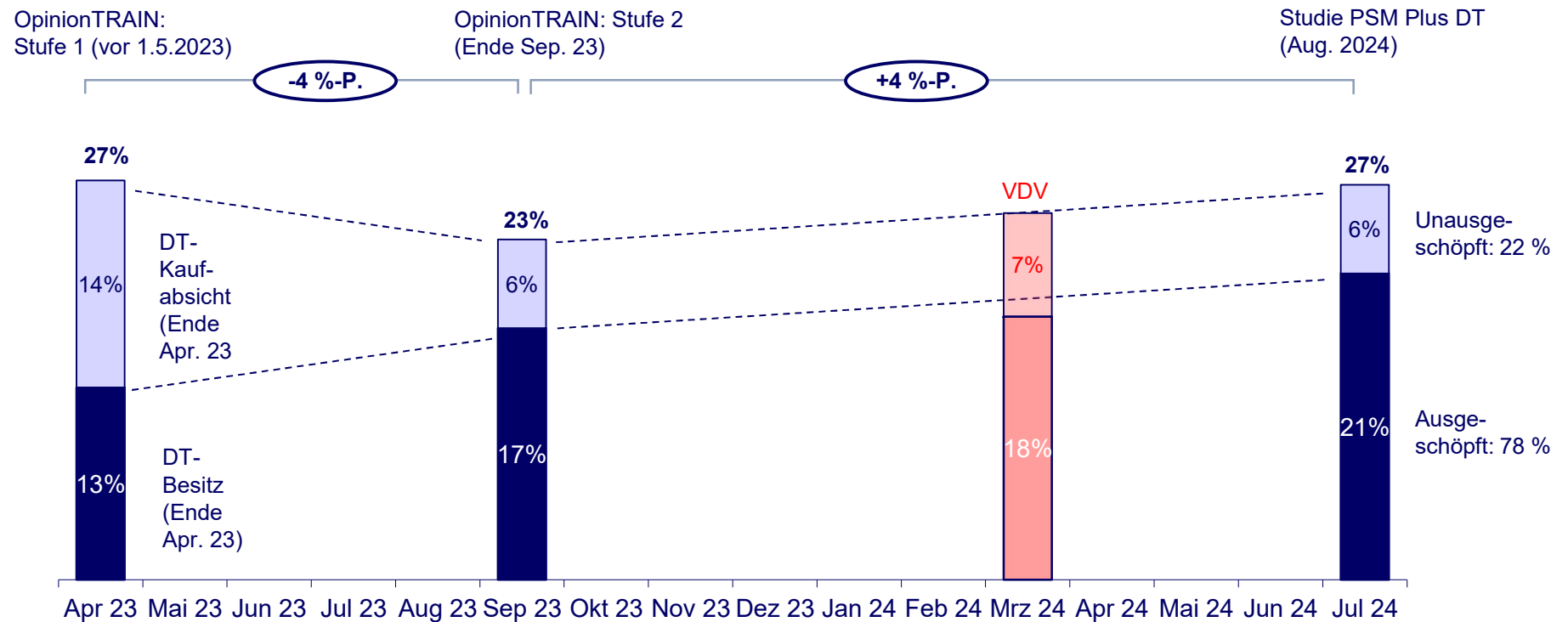


* Besitz im Jul. 2024 plus Anzahl der Monate mit DT im Mai 2023 bis Jun. 2024

Zur Markteinführung lag das Absatzpotenzial des Deutschlandtickets bei etwa 27 % – aktuell (Jul. 24) werden ebenfalls 27 % ausgewiesen



Besitz des Deutschlandtickets und Kaufabsicht [% der Befragten]¹⁾



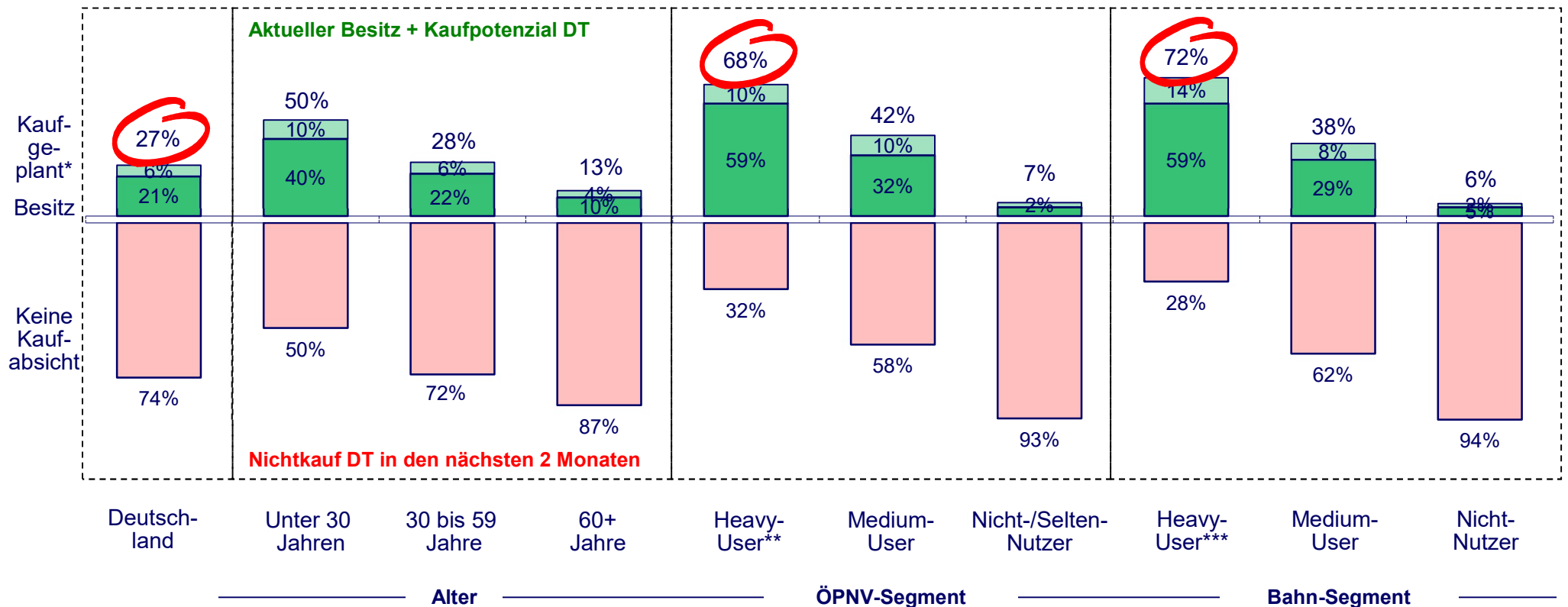
1) Haben Sie im Monat Juli 2024 eine Zeitkarte im Nahverkehr besessen? Und: Beabsichtigen Sie, das Deutschlandticket in den kommenden 2 Monaten zu kaufen? Basis: DT im Jul. 2024 = 13,3 Mio. DT, abzgl. ca. 1,0 Mio. DT-Besitzer <18 Jahre = 12,3 Mio. DT als Basis.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Hohe Nutzungsquote für das Deutschlandticket (DT) bei bisher intensiver Nutzung des ÖPNV und der Bahn



Jul. 2024: Besitz und Nutzungsbereitschaft zum Deutschlandticket (DT)¹⁾



* Nutzung geplant in den nächsten 2 Monaten

** Nutzung an mind. 4 Tagen pro Woche

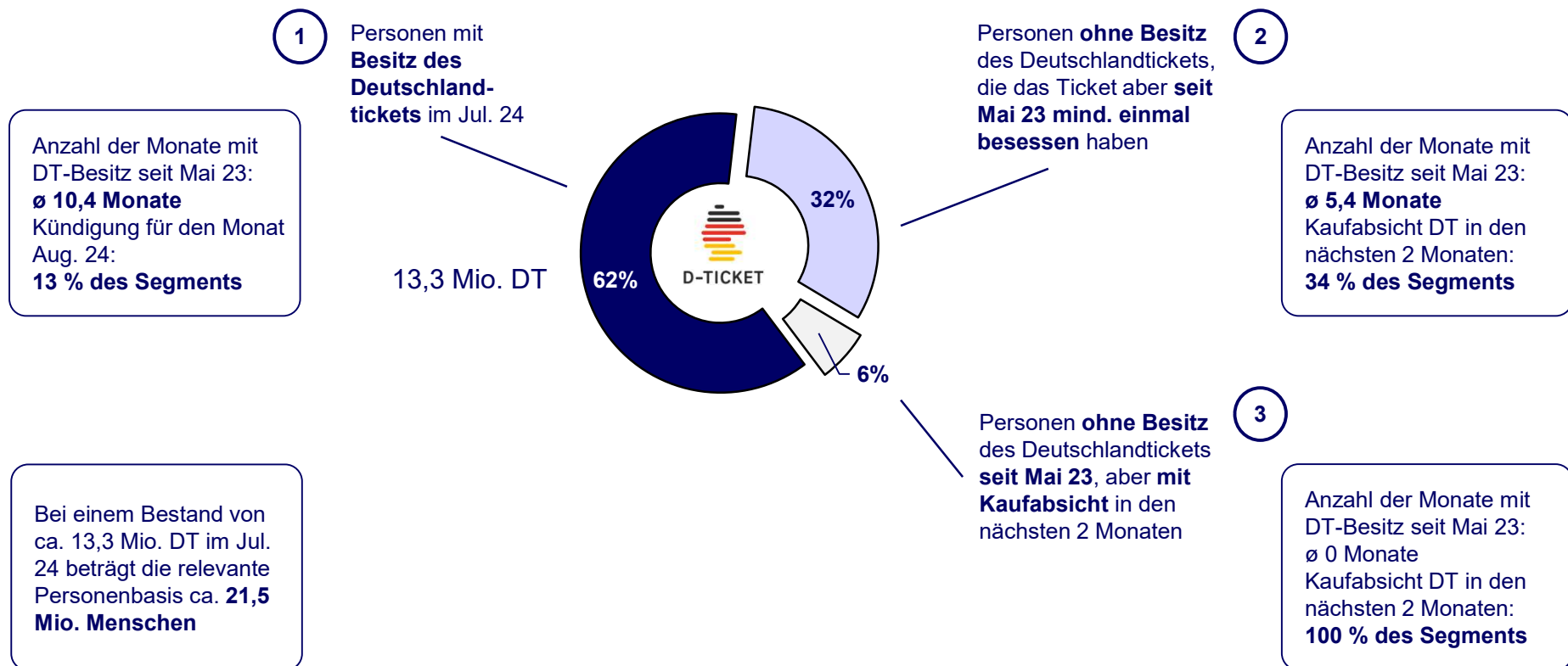
*** Nutzung mehrere Tage pro Woche

1) Haben Sie im Monat Juli 2024 eine Zeitkarte im Nahverkehr besessen? Und: Beabsichtigen Sie, das Deutschlandticket in den kommenden 2 Monaten zu kaufen?

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Die Kernzielgruppe der Studie setzt sich zu 62 % aus Personen zusammen, die das Deutschlandticket im Jul. 24 besessen haben

Jul. 2024: Kernzielgruppe definiert über Besitz und Nutzungsbereitschaft zum Deutschlandticket (DT)¹⁾

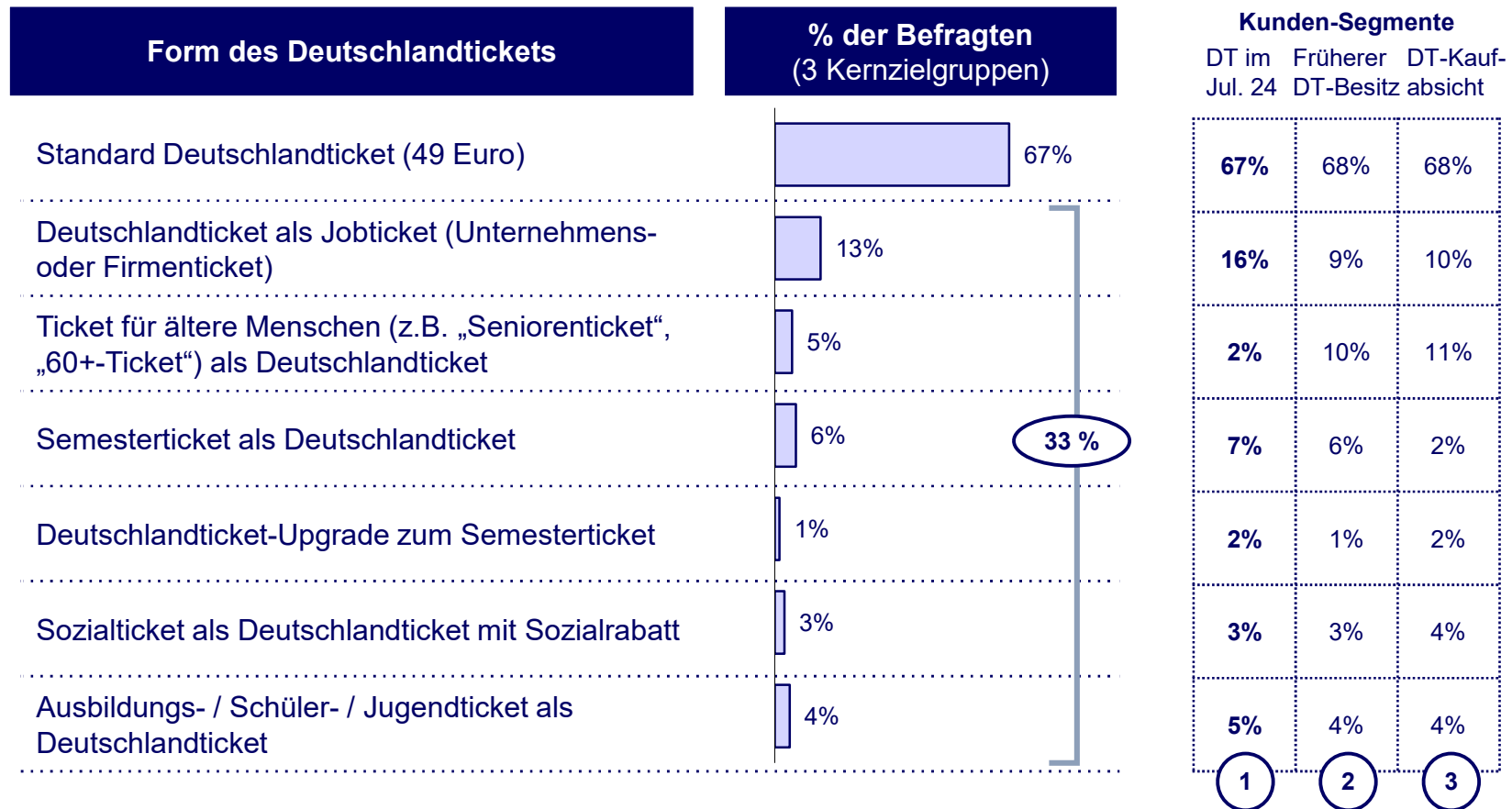


Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Etwa ein Drittel der Befragten in der Kernzielgruppe nutzen ein Deutschlandticket zu einem ermäßigten Preis



Form des genutzten (geplanten) Deutschlandtickets [% der Befragten]¹⁾



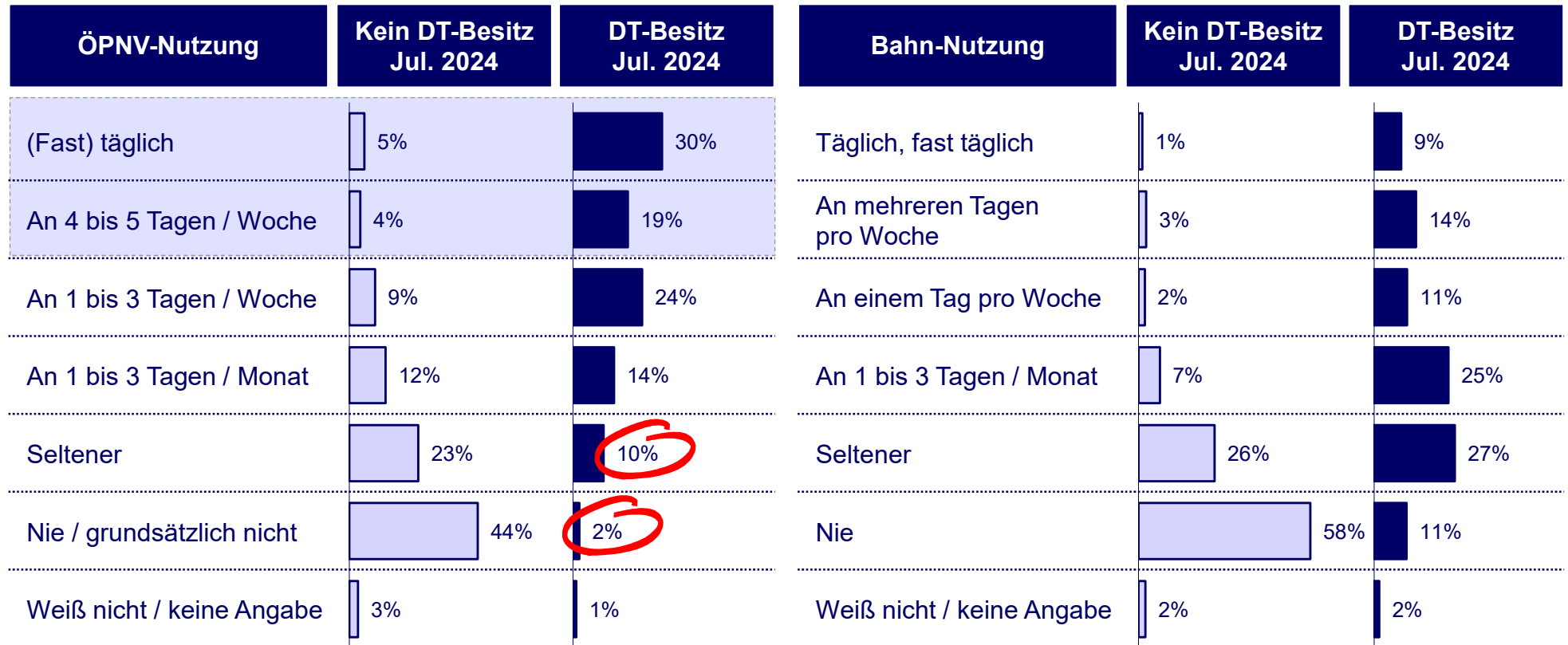
1) In welcher Form haben Sie Ihr letztes Deutschlandticket genutzt? Bzw.: In welcher Form werden Sie Ihr Deutschlandticket nutzen?

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Fast jeder zweite Besitzer des Deutschlandtickets hat vor Mai 2023 den ÖPNV im Verbundgebiet intensiv genutzt – 12 % waren Selten-/Non-User



ÖPNV- und Bahn-Nutzung vor Einführung des Deutschlandtickets (% der Befragten)¹⁾



1) Wenn Sie einmal an die Monate Januar bis April 2023 (also die Monate vor Einführung des Deutschlandtickets) denken: Wie oft sind Sie in einer normalen Woche durchschnittlich mit den Bussen und (Straßen- / Tram-, U-/S-/Regional-)Bahnen an Ihrem Wohnort bzw. im Gebiet Ihres Verkehrsverbunds gefahren? Und: Wenn Sie einmal an die Monate Januar bis April 2023 denken: Wie häufig haben Sie die Bahn auf längeren Strecken (>50 km) genutzt?

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Besitzer des Deutschlandtickets: Eher jünger, mit hoher ÖPNV-Affinität und relativ stärker aus größeren Wohnorten stammend



Deutschlandticket: Beschreibung der Nutzersegmente (Jul. 2024)

Kennziffer	Ausprägung	1	2	3	Kein DT-Besitz, keine Kaufabsicht	Gesamt
		Besitz DT	Früherer Besitz (aktuell kein DT)	Kein Besitz, Kaufabsicht		
Geschlecht	Weiblich	53%	55%	51%	51%	50%
	Männlich	47%	45%	50%	49%	50%
	Divers	0%	0%	0%	0%	0%
Alters- klassen	Bis 29 Jahre	34%	30%	22%	14%	20%
	30 bis 59 Jahre	48%	47%	52%	43%	44%
	60+ Jahre	18%	23%	26%	44%	36%
ÖPNV- Nutzung (Jan.-Apr. 23)	Stammkunde 4+ Tage/Wo.	49%	26%	17%	6%	18%
	Medium-Nutzer	38%	48%	46%	17%	25%
	Nicht- oder Selten-Nutzer	13%	26%	37%	77%	57%
Bahn- Nutzung (Jan.-Apr. 23)	Wöchentlich	35%	24%	21%	3%	13%
	Monatlich oder seltener	54%	56%	58%	30%	38%
	Nie	11%	20%	21%	67%	50%
Wohnort	< 10.000 Einw.	13%	24%	20%	29%	13%
	10.000 bis < 100.000 Einw.	32%	46%	36%	44%	32%
	100.000+ Einw.	55%	30%	43%	26%	55%

Agenda

1. Zielsetzung und Methodik
 2. Deutschlandticket-Nutzer und -Absatzpotenzial
 - 3. Nutzung und Bewertung des Deutschlandtickets**
 4. Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung
 5. Preissensibilität und Abwanderungsrisiko
 6. Fazit
-

Bei Neu-Abo-Kunden sind die deutschlandweite Gültigkeit (55 %) und der günstige Preis (37 %) die Top-Kaufgründe für das DT



Gründe für den Kauf des Deutschlandtickets (% der Befragten)¹⁾

Kaufgründe (gestützt)	Alle DT-Besitzer	DT-Neu-Abo-Kunden	DT-Alt-Abo-Kunden
Die deutschlandweite Gültigkeit lohnt sich für mich	50%	55%	44%
Günstiger Preis / Kosten sparen	36%	37%	35%
Günstiger als andere Ticket-Alternativen	31%	33%	30%
Flexibel am Wohnort in Bussen und Bahnen nutzbar	31%	31%	31%
Ich muss mir über Tarifgebiete ... keine Gedanken mehr machen	27%	27%	26%
Günstige Gelegenheit für ÖPNV-Nutzung auch außerh. meiner Region	26%	28%	24%
Ich habe sowieso gerade Bedarf / mein Abo wird automatisch umgestellt	24%	12%	37%
Umwelt schützen	24%	25%	23%
Ich habe jederzeit die Möglichkeit, wieder zu kündigen	23%	29%	17%
Bewusster Verzicht auf Autofahrten	21%	24%	17%
Günstiger als mein bisheriges Abo	16%	9%	24%
Fehlende oder eingeschränkte PKW-Verfügbarkeit	11%	12%	11%
Ich möchte das DT für einen konkreten Reiseanlass / Urlaub nutzen	9%	10%	8%
ÖPNV ausprobieren / Neugier	8%	10%	5%
Veränderung der persönlichen Situation	7%	7%	8%

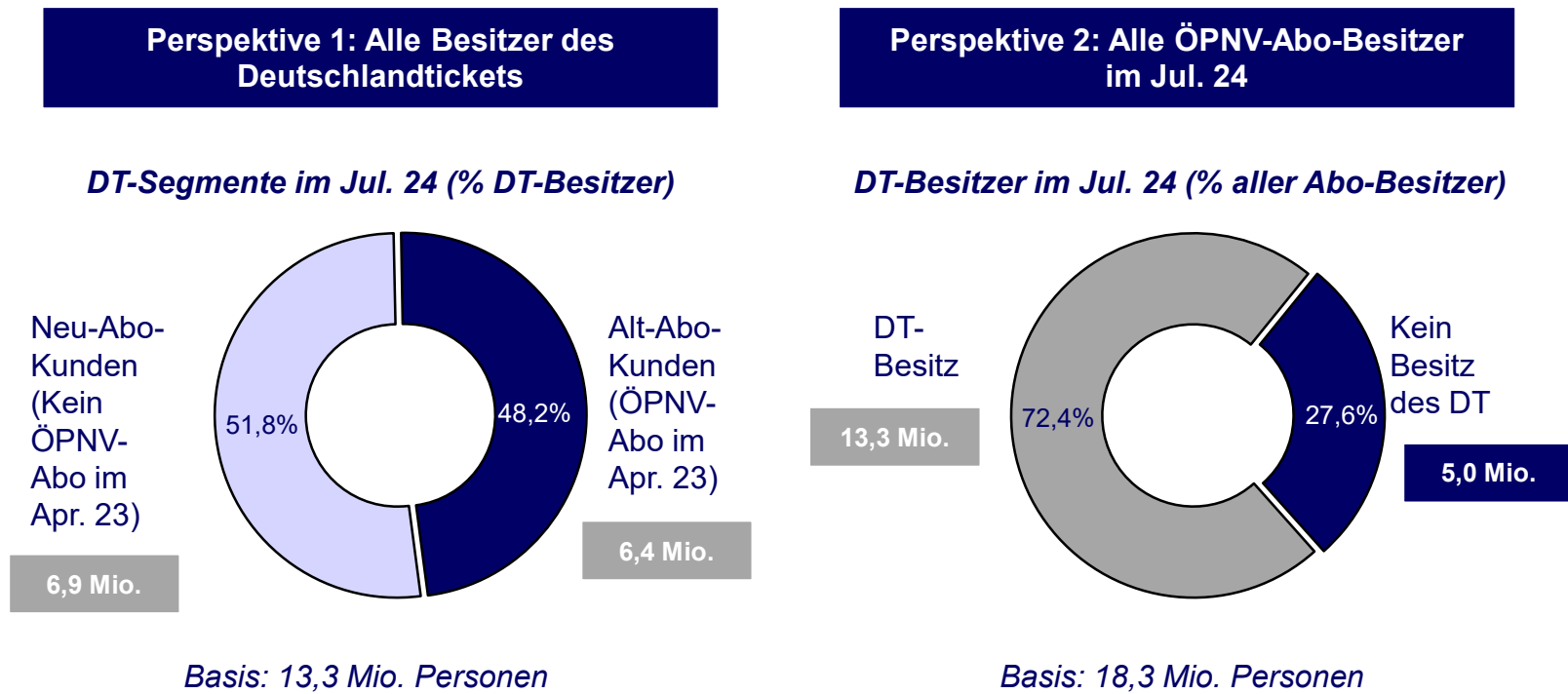
1) Warum besitzen Sie ein Deutschland-Ticket? Bitte markieren Sie alle zutreffenden. Antwort "Sonstiges" (3 %) nicht dargestellt.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Die DT-Besitzer setzen sich im Jul. 2024 zu etwa 52 % aus Neu-Abo-Kunden zusammen – ca. drei Viertel der ÖPNV-Abo-Besitzer nutzen das DT



Besitz Deutschlandticket und ÖPNV-Abo (% der Befragten)¹⁾



- 1) Haben Sie im Monat Juli 2024 eine Zeitkarte im Nahverkehr besessen?
- 2) Und: Haben Sie im April 2023 (also vor Einführung des Deutschlandtickets) ein Zeitkarten-Abo, eine Jahreskarte oder eine Zeitkarte (z.B. Semesterticket, Jobticket) für den öffentlichen Personennahverkehr besessen?

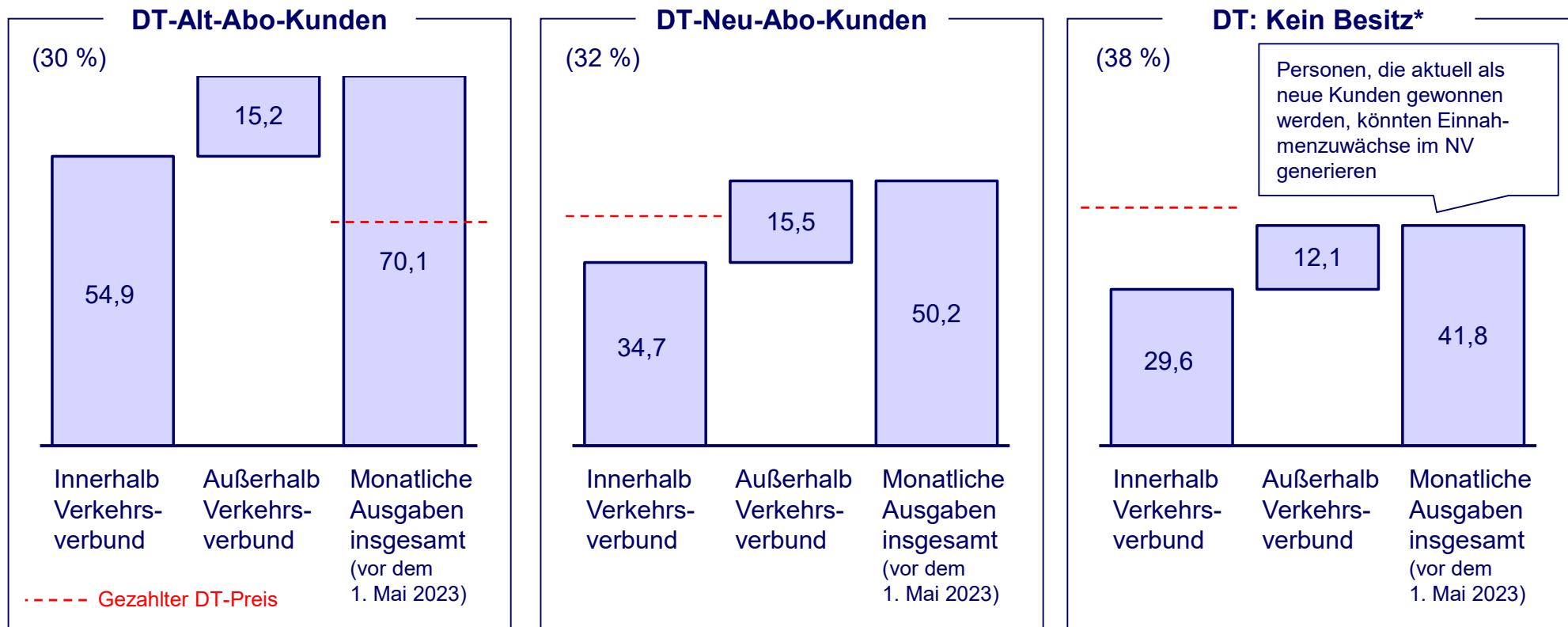
Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

DT-Besitzer, die vorher bereits über ein Abo im NV verfügt haben, gaben monatlich im Mittel ca. 70 EUR für NV-Mobilität aus



Monatliche Ausgaben (EUR) für die NV-Mobilität innerhalb und außerhalb des Verkehrsverbunds vor dem 1. Mai 2023¹⁾

(xx %) Anteil Kernzielgruppe



* Ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

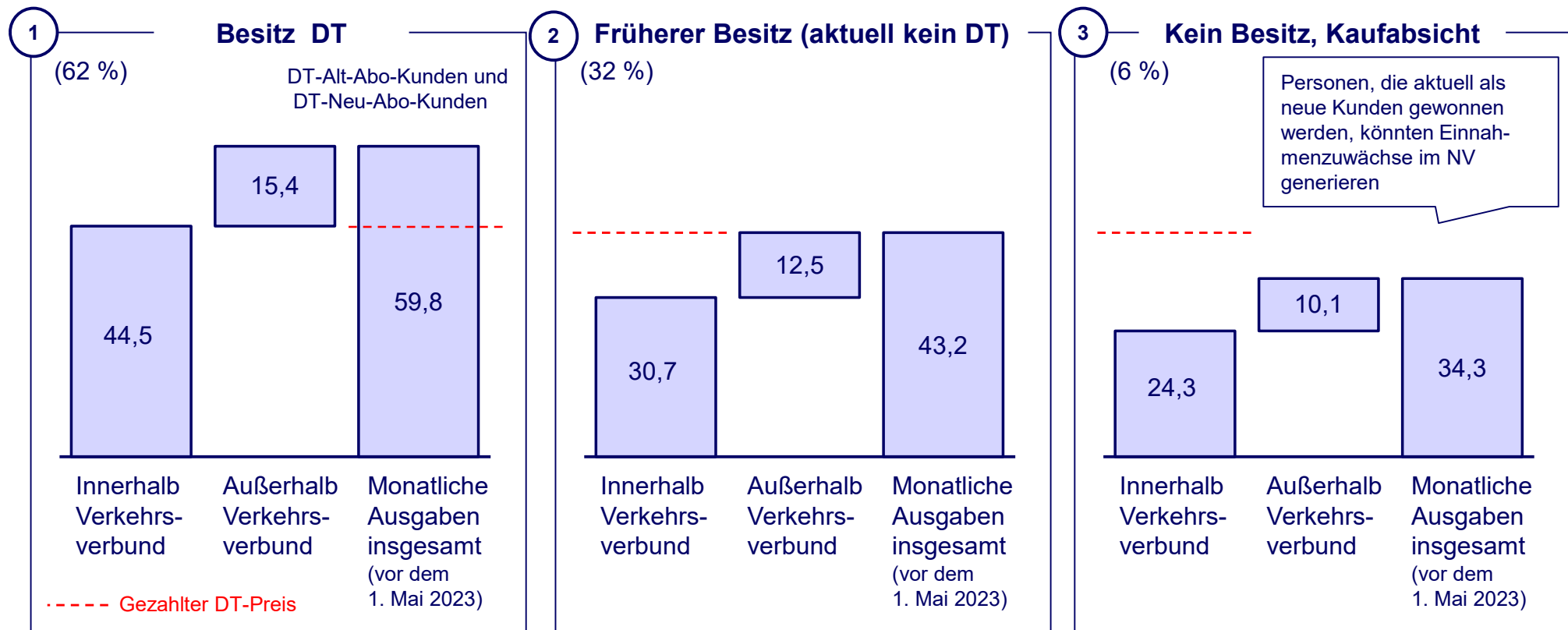
- 1) Wenn Sie an die Monate Jan.-Apr. 2023 (also vor Einführung des Deutschlandtickets) denken. Wie viel Euro haben Sie monatlich für Fahrten mit dem Nahverkehr innerhalb und außerhalb Ihres Verkehrsverbunds ausgegeben (kein Bahnfernverkehr)? Wenn Sie es nicht genau wissen, schätzen Sie bitte die Beträge.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Personen, die bisher kein DT besessen haben, aber den Kauf planen, gaben vor Mai 2023 etwa 34 EUR pro Monat für NV-Mobilität aus

Monatliche Ausgaben (EUR) für die NV-Mobilität innerhalb und außerhalb des Verkehrsverbunds vor dem 1. Mai 2023

(xx %) Anteil Kernzielgruppe



1) Wenn Sie an die Monate Jan.-Apr. 2023 (also vor Einführung des Deutschlandtickets) denken. Wie viel Euro haben Sie monatlich für Fahrten mit dem Nahverkehr innerhalb und außerhalb Ihres Verkehrsverbunds ausgegeben (kein Bahnfernverkehr)? Wenn Sie es nicht genau wissen, schätzen Sie bitte die Beträge.

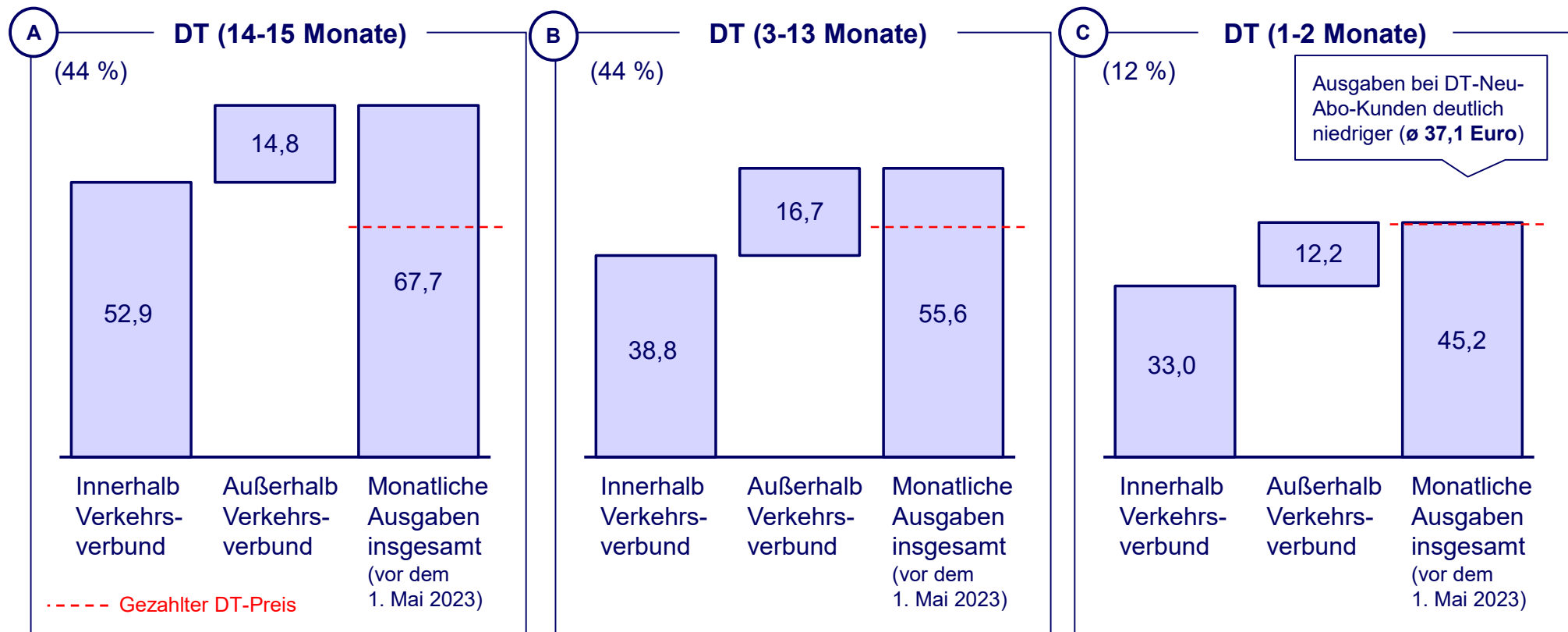
Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Je dauerhafter die Nutzung des DT ist, desto größer waren auch die bisherigen Ausgaben vor Mai 2023 (aber auch: höhere Anteile Alt-Abo-Kunden)



Monatliche Ausgaben (EUR) für die NV-Mobilität innerhalb und außerhalb des Verkehrsverbunds vor dem 1. Mai 2023

(xx %) Anteil an allen DT-Besitzern



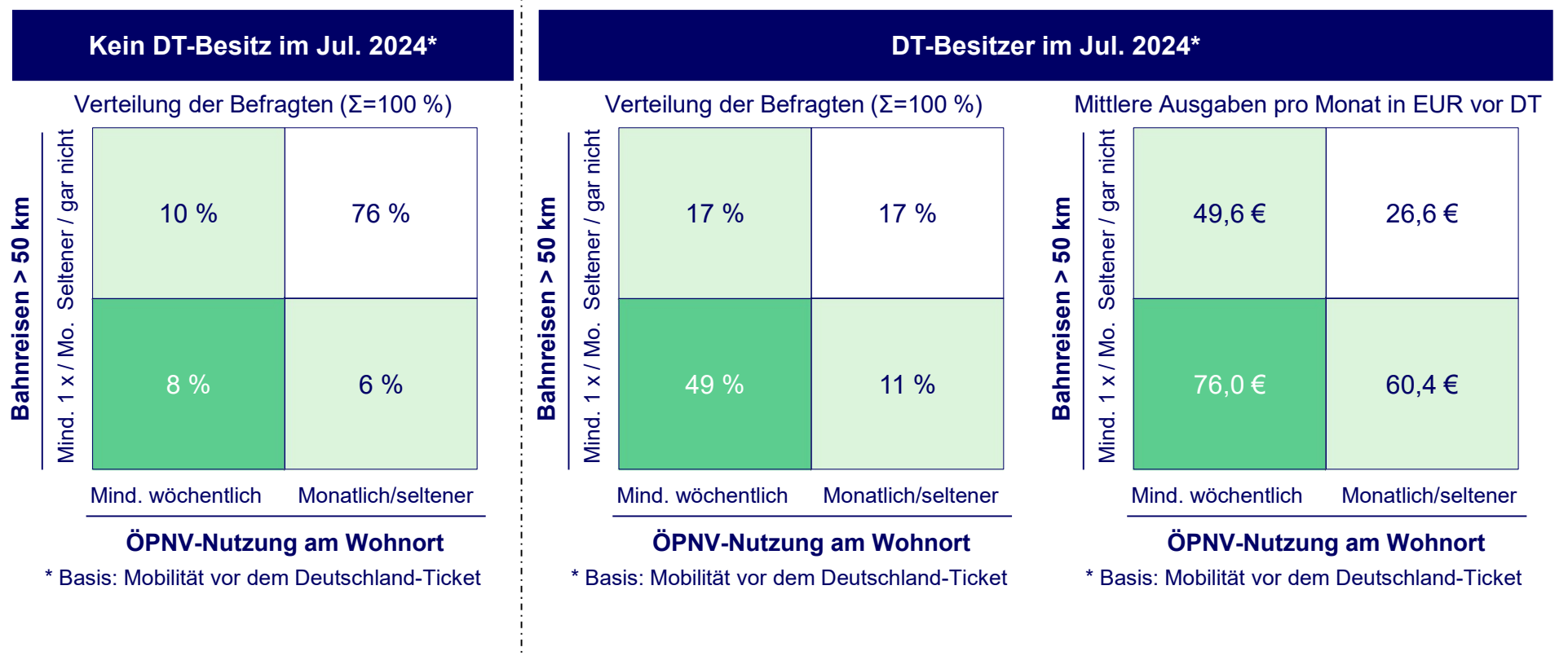
1) Wenn Sie an die Monate Jan.-Apr. 2023 (also vor Einführung des Deutschlandtickets) denken. Wie viel Euro haben Sie monatlich für Fahrten mit dem Nahverkehr innerhalb und außerhalb Ihres Verkehrsverbunds ausgegeben (kein Bahnfernverkehr)? Wenn Sie es nicht genau wissen, schätzen Sie bitte die Beträge.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

49 % der Deutschland-Ticket-Nutzer im Jul. 2024 haben vor Mai 2023 den ÖPNV mindestens wöchentlich und die Bahn monatlich genutzt



Nutzung der Bahn (>50 km) und des ÖPNV am Wohnort (% der Befragten)¹⁾



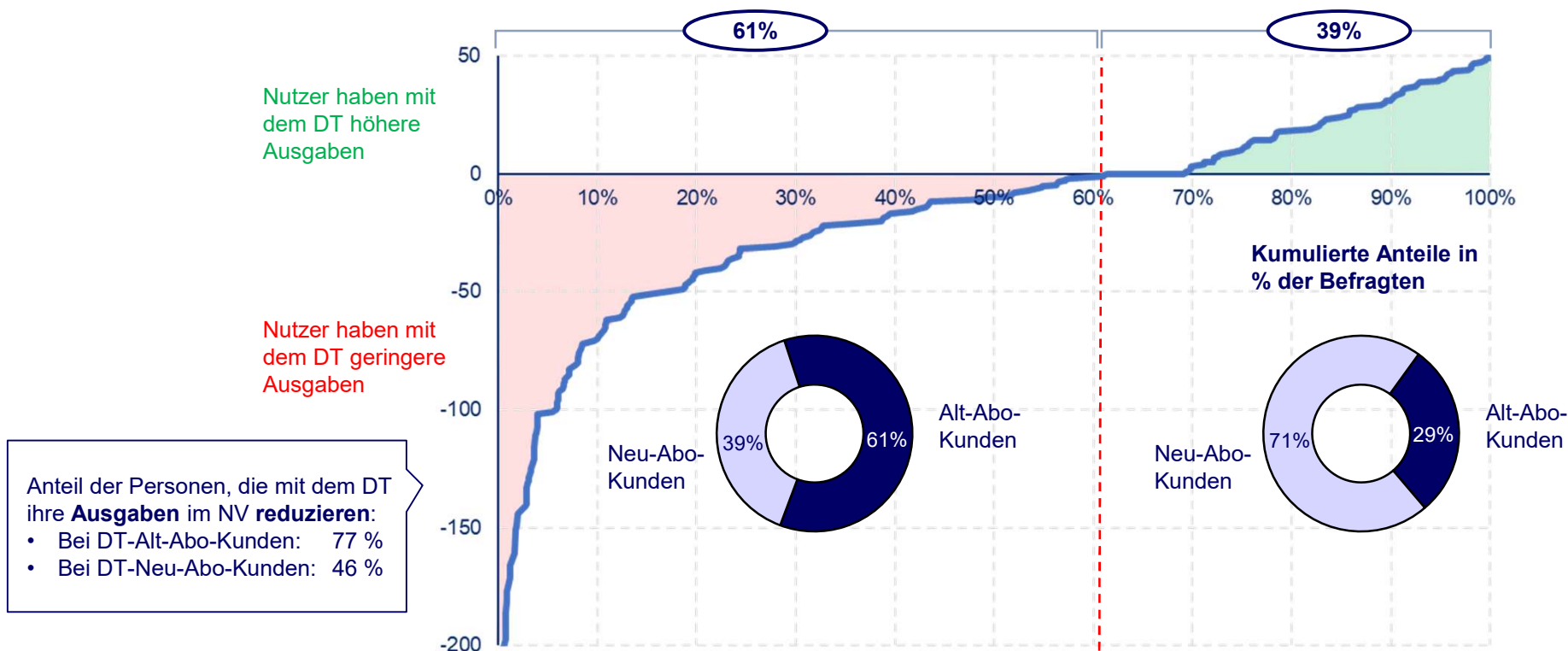
1) Wie häufig haben Sie die Bahn in den Monaten Jan.-Apr. 2023 auf längeren Strecken (>50 km) genutzt? Und: Wie oft sind Sie in einer normalen Woche im Jan.-Apr. 2023 durchschnittlich mit den Bussen und (U-/S-/Straßen-/Regional-)Bahnen an Ihrem Wohnort gefahren? Und: Wenn Sie an die Monate Jan.-Apr. 2023 denken. Wie viel EUR haben Sie für Fahrten mit dem Nahverkehr innerhalb und außerhalb Ihres Verkehrsverbunds ausgegeben (kein Bahnfernverkehr)?

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

Bei 39 % der DT-Besitzer steigen die Einnahmen für den ÖPNV im Vergleich zur Situation vor DT (Mai 2023) oder bleiben gleich

DT-Besitzer im Jul. 2024: Verteilung der Ausgabenveränderungen durch das Deutschlandticket

Ausgabenveränderung in EUR je Monat*



* Aktueller Preis DT abzüglich bisherige Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr (Jan.-Apr. 23).

DT-Besitzer, die seit Marktstart das DT dauerhaft nutzen, sparen im Mittel durch das Ticket, aktuelle Neukunden führen zu ÖPNV-Mehreinnahmen



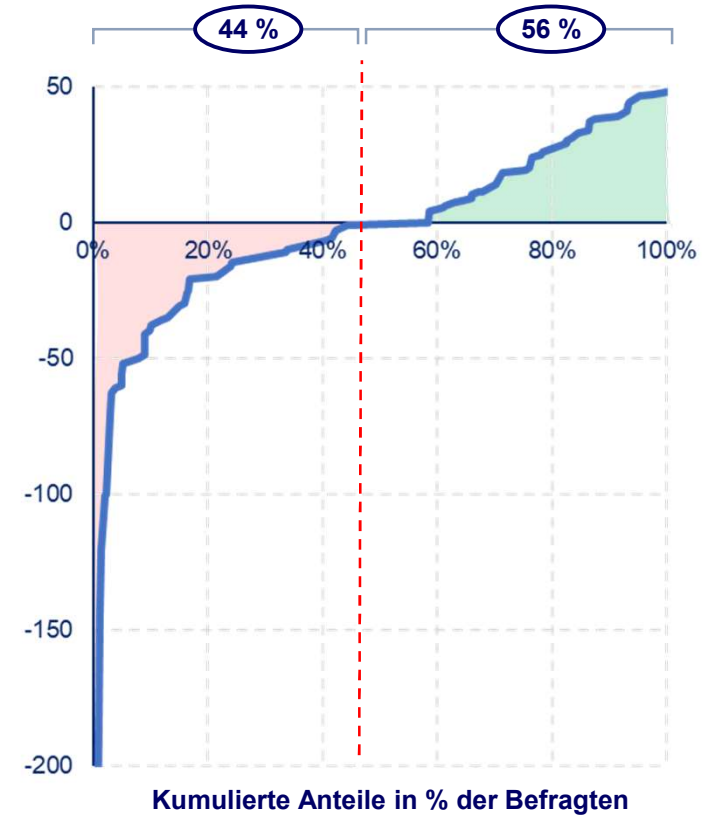
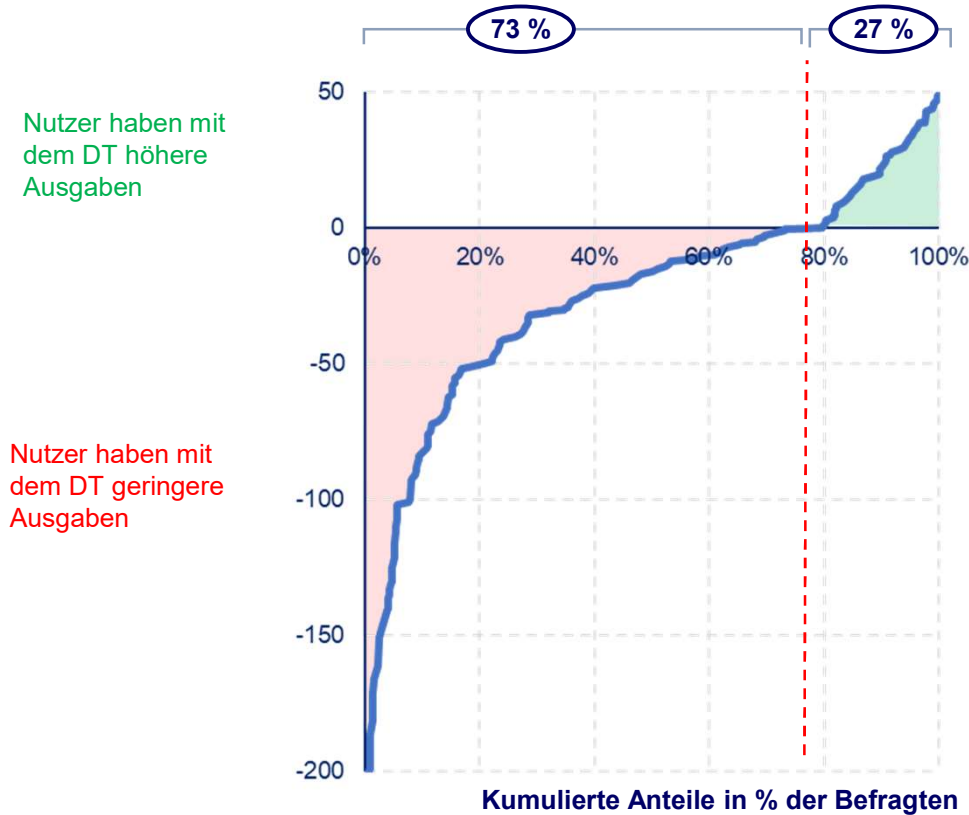
DT-Besitzer im Jul. 2024: Verteilung der Ausgabenveränderungen durch das Deutschlandticket

Langfrist-Kunden: DT-Besitz 14-15 Monate

Kurzfrist-Kunden: DT-Besitz 1-2 Monate

Ausgabenveränderung in EUR je Monat*

Ausgabenveränderung in EUR je Monat*

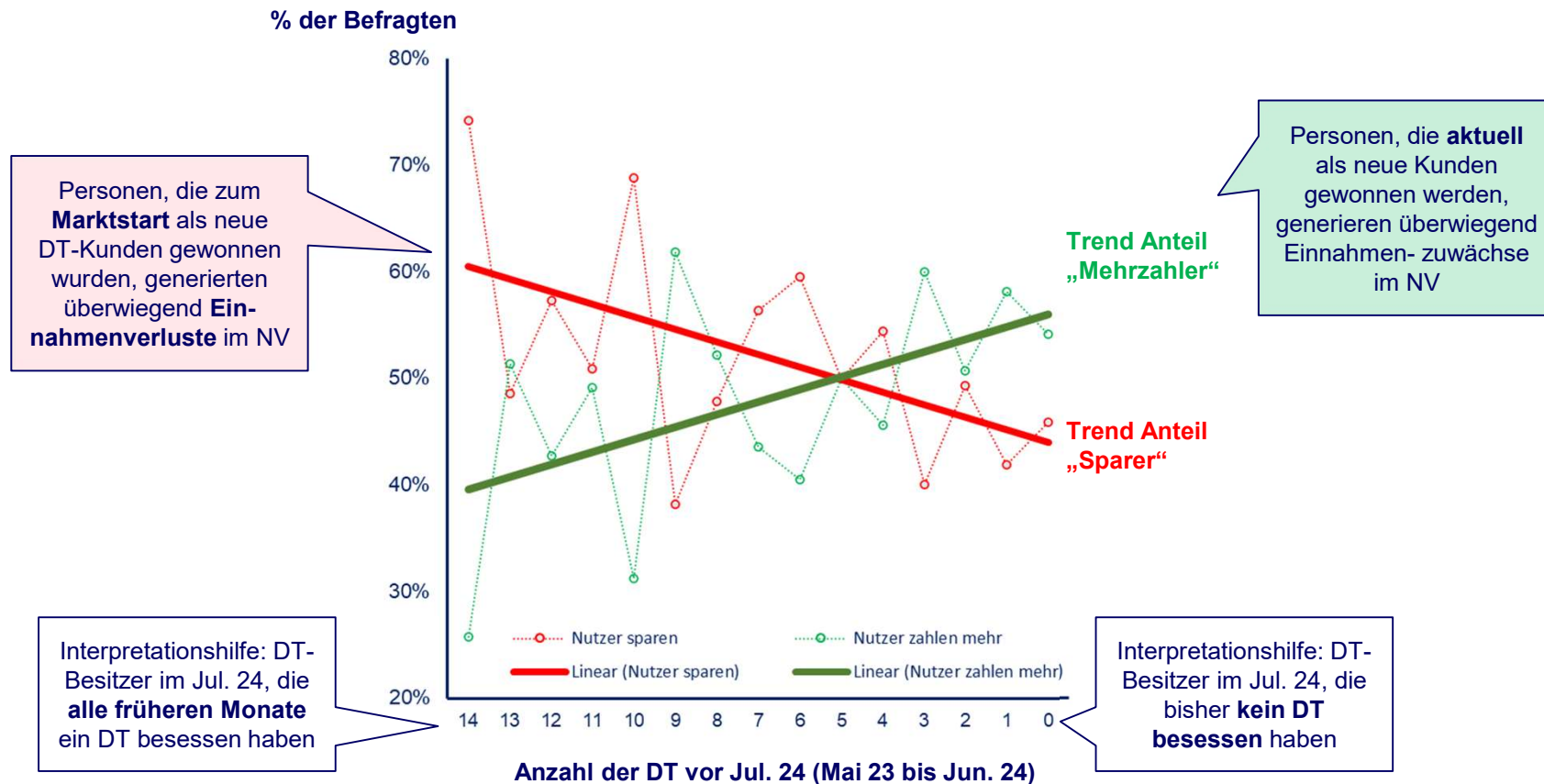


* Aktueller Preis DT abzüglich bisherige Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr (Jan.-Apr. 23).

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Während zum Marktstart DT-Neukunden eher ÖPNV-Ausgaben gespart haben, geben die DT-Neukunden in 2024 eher mehr Geld aus als ohne DT

DT-Besitzer im Jul. 24: Ausgabenveränderung mit DT nach (% der Befragten)*

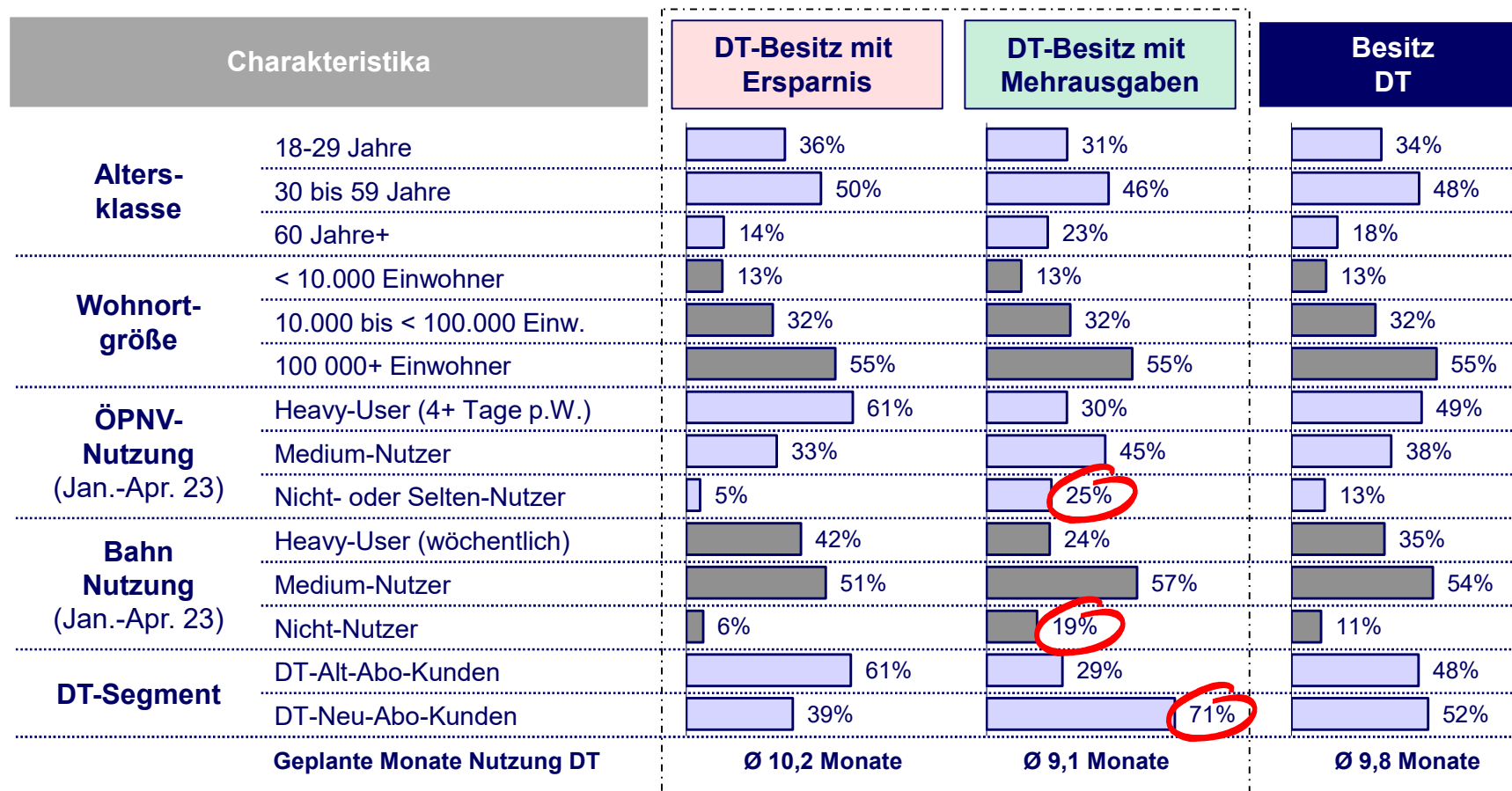


* Aktueller Preis DT abzüglich bisherige Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr (Jan.-Apr. 23).

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

DT-Besitzer mit Mehrausgaben : Höhere Anteile von ÖPNV/Bahn-Non- und Selten-Nutzern, höhere Neu-Abo-Anteile

DT-Besitzer im Jul. 24: Struktur nach Ausgabenveränderung mit DT (% der Befragten)*

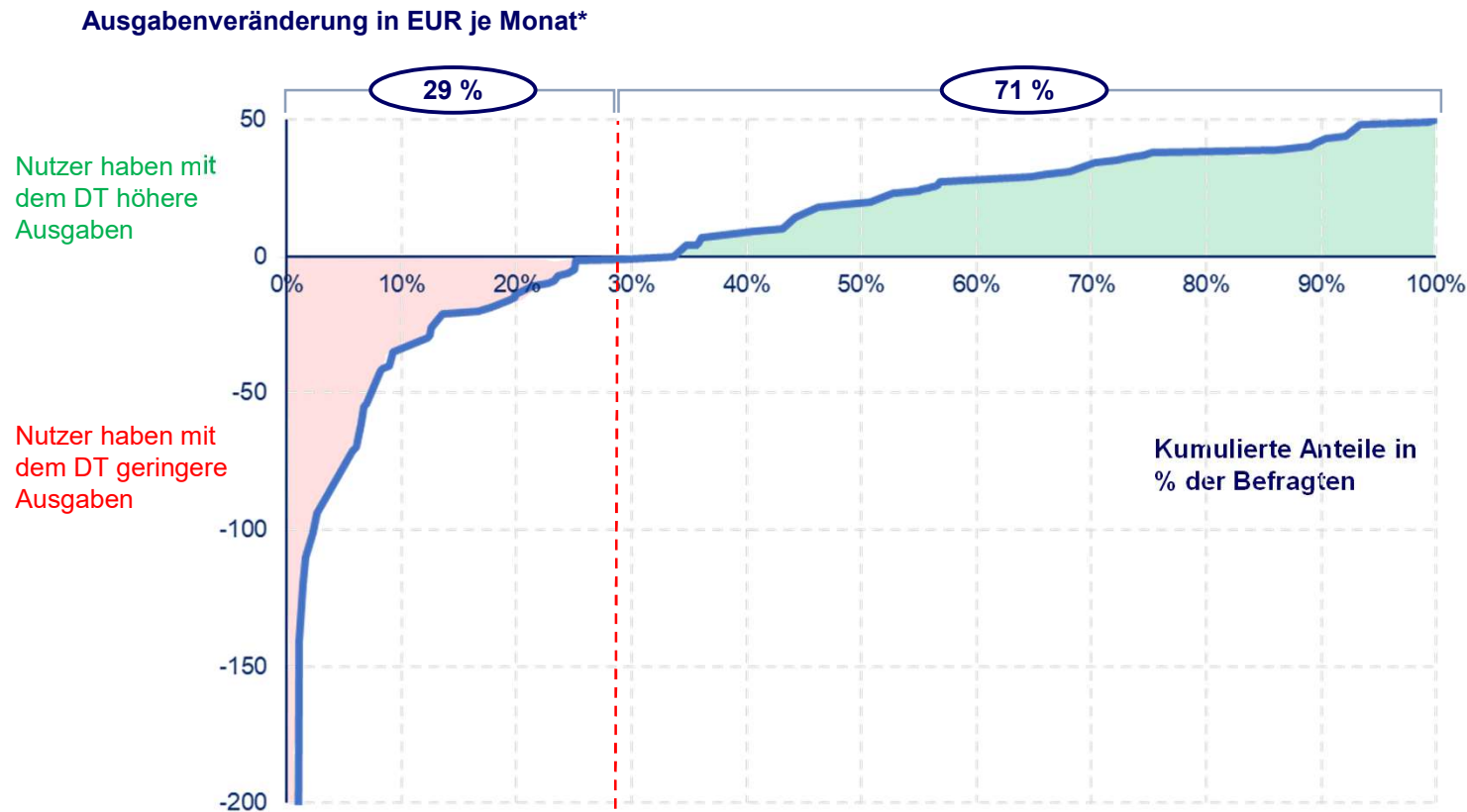


* Aktueller Preis DT abzüglich bisherige Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr (Jan.-Apr. 23).

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

Bei 71 % der der Personen mit Kaufpotenzial steigen die Einnahmen für den ÖPNV im Vergleich zur Situation vor DT (Mai 2023)

Personen mit Kaufabsicht für das DT (Gruppe 3): Verteilung der Ausgabenveränderungen durch das DT

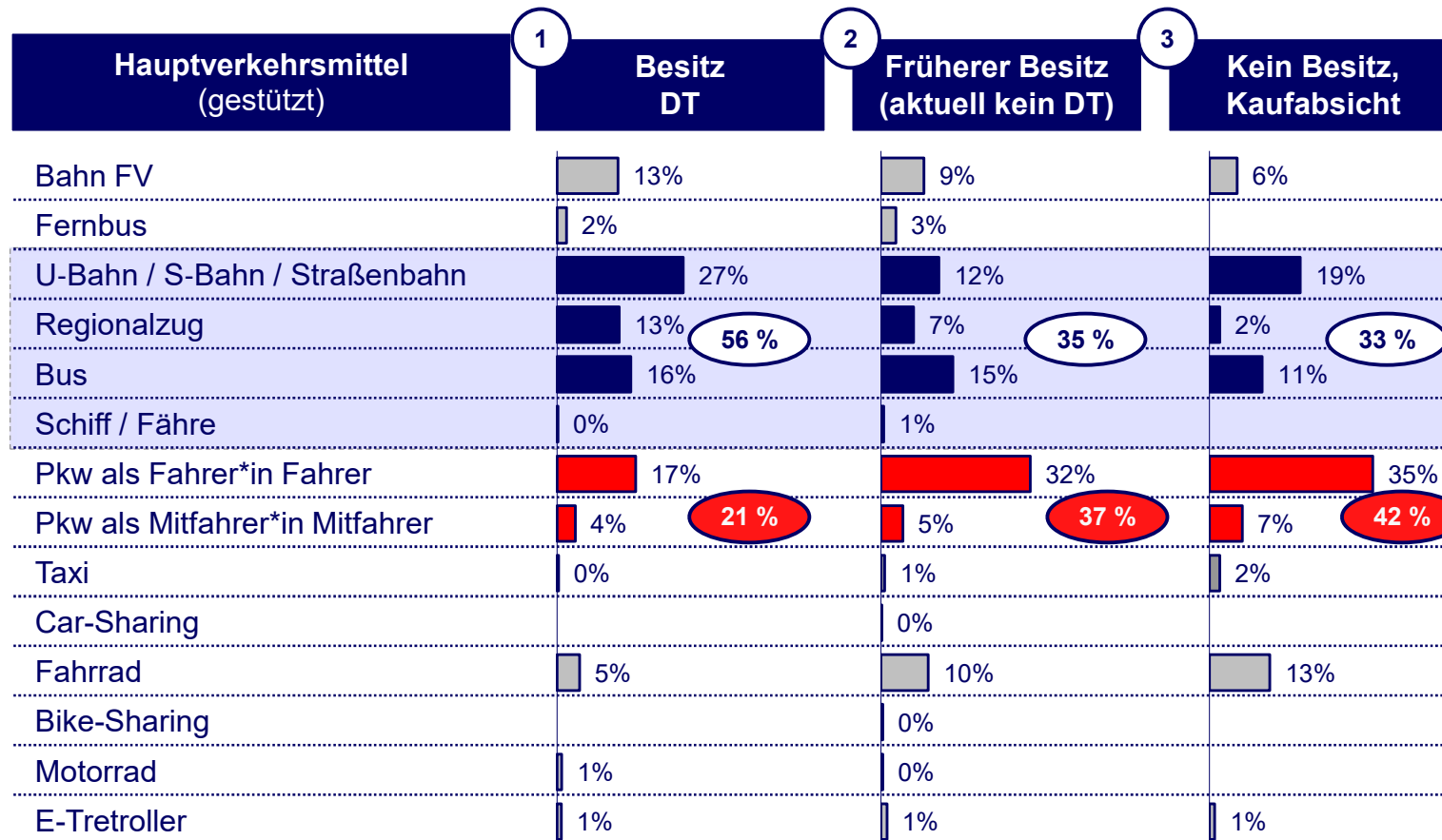


* Aktueller Preis DT abzüglich bisherige Ausgaben für Fahrten im Nahverkehr (Jan.-Apr. 23).

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Besitzer des Deutschlandtickets zeigen eine besonders starke NV-Nutzung – bei den DT-Nichtbesitzern ist die Pkw-Nutzung gleichzeitig intensiver

Jul. 24: Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (% der Befragten)¹⁾

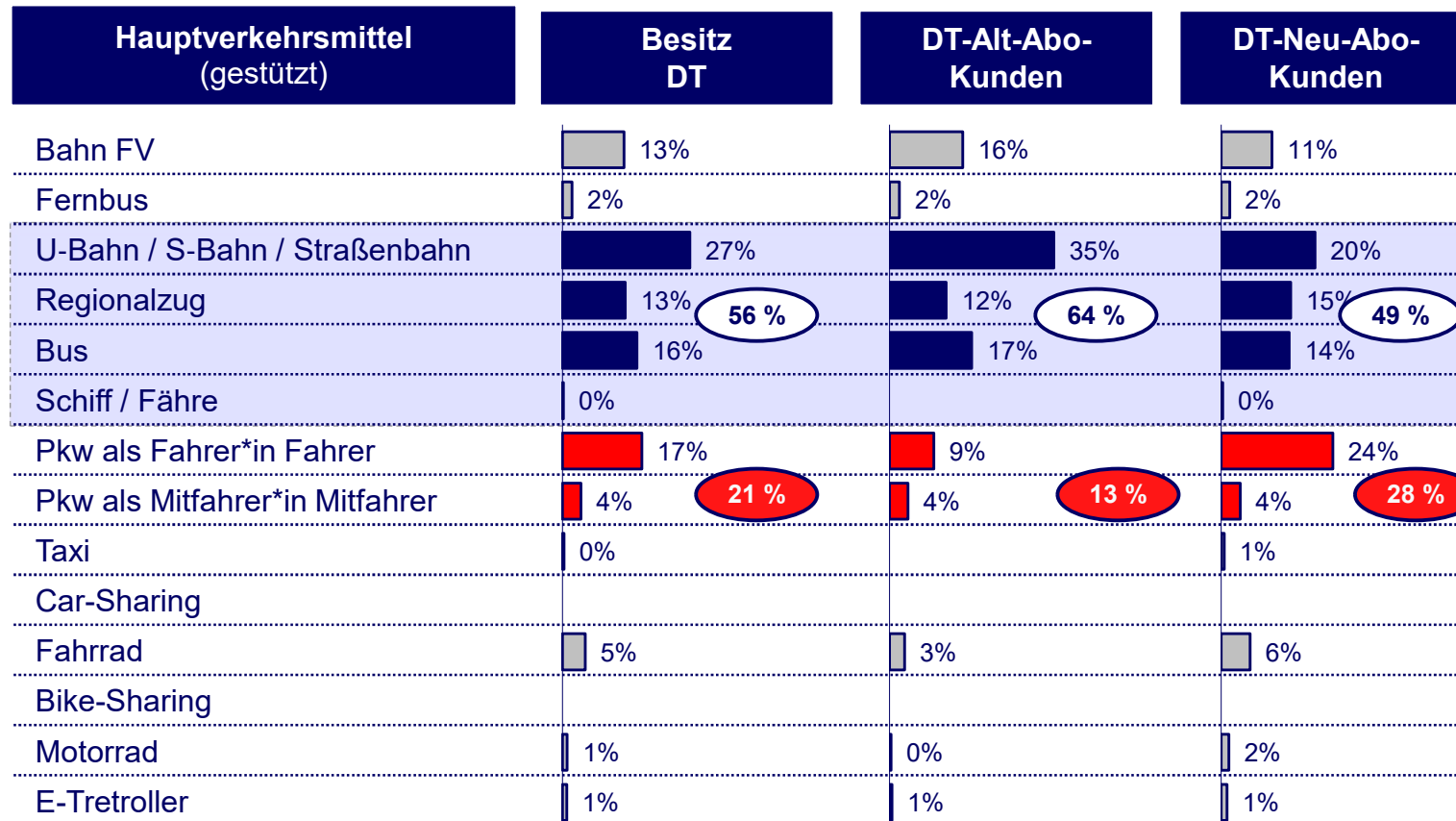


1) Was war das überwiegend genutzte Verkehrsmittel? Ohne „Keines“

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Besitzer des Deutschlandtickets weisen im Teilsegment DT-Neu-Abo-Kunden eine vergleichsweise stärkere Pkw-Nutzung auf

Jul. 24: Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (% der Befragten)¹⁾

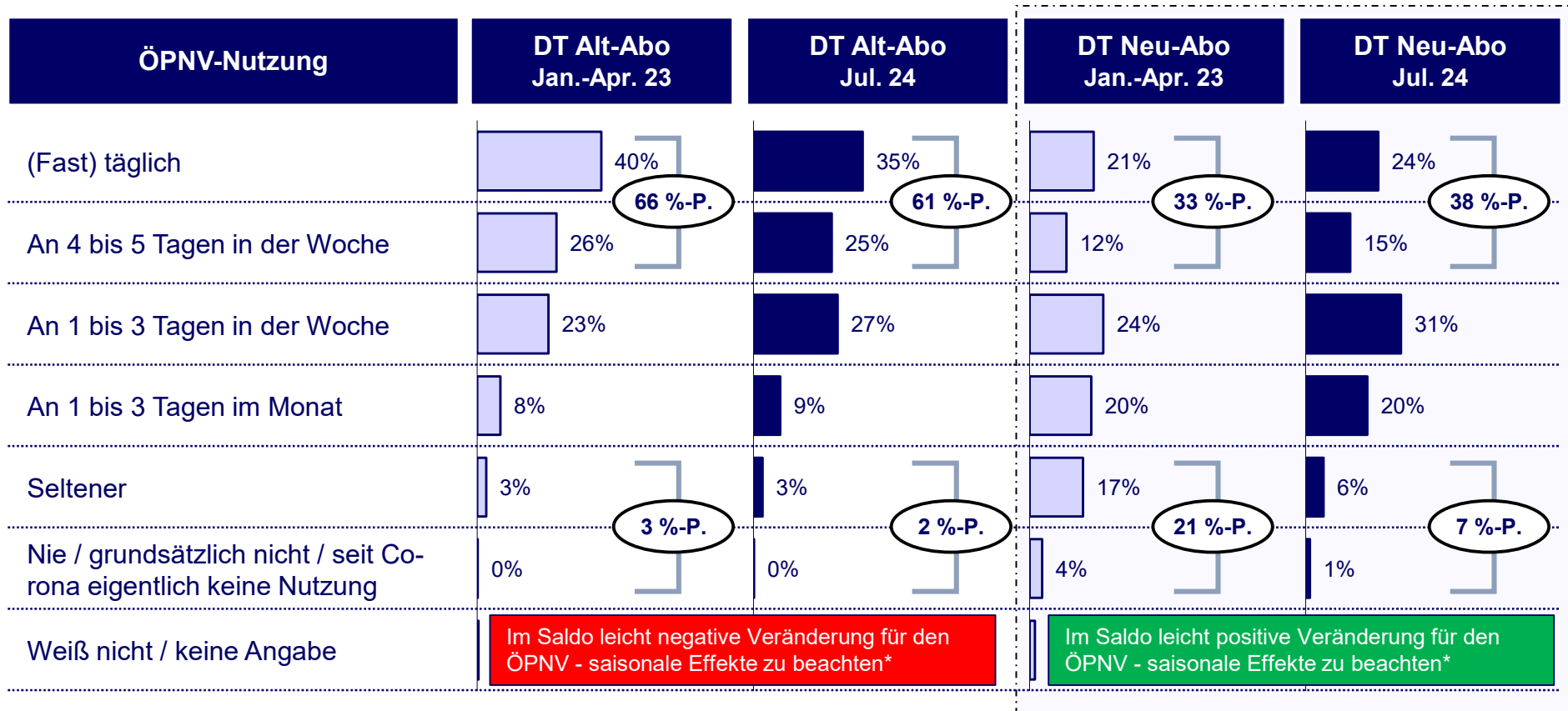


1) Was war das überwiegend genutzte Verkehrsmittel? Ohne „Keines“

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

Relativ betrachtet ist die Veränderung der ÖPNV-Nutzung bei DT Neu-Abo-Kunden positiver als bei DT Alt-Abo-Kunden

ÖPNV-Nutzung vor und mit dem Deutschlandticket (% der DT-Besitzer)¹⁾



* Saisonalität beachten: Fahrtenniveau in 2019 in den Monaten nach April sinkend (Tiefstwert im Juli 2019).

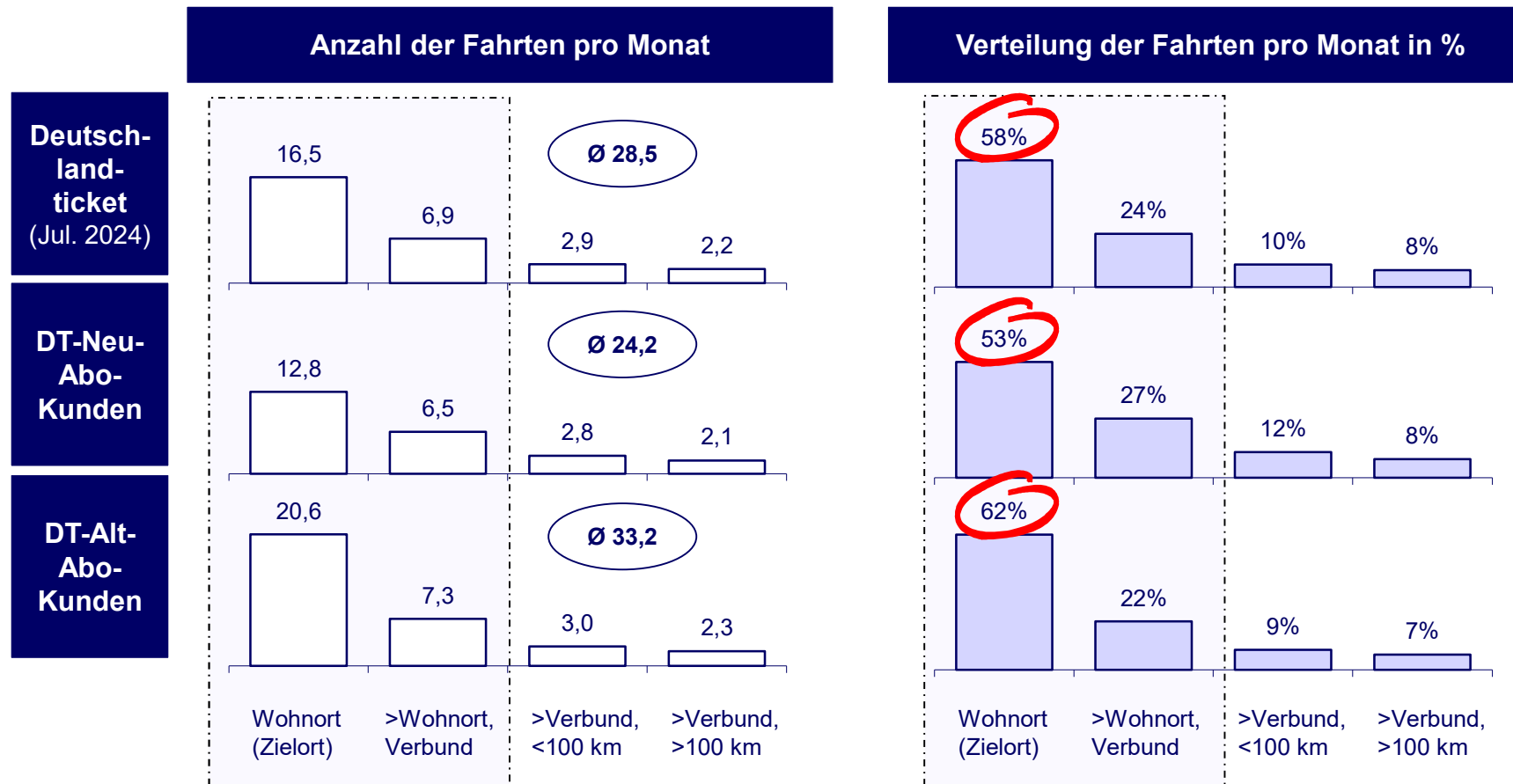
1) Wenn Sie einmal an den Juli 2024 (an die Monate Januar bis April 2023) denken: Wie oft sind Sie in einer normalen Woche durchschnittlich mit den Bussen und (U-/S-/Regional-)Bahnen an Ihrem Wohnort bzw. im Gebiet Ihres Verkehrsverbunds gefahren?

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

Das Deutschlandticket wird überwiegend für die Nutzung des ÖPNV im Nahbereich genutzt – 58 % der Fahrten am Wohnort (Zielort)



Fahrten mit dem Deutschlandticket im Jul. 2024 nach Fahrt-Typen¹⁾



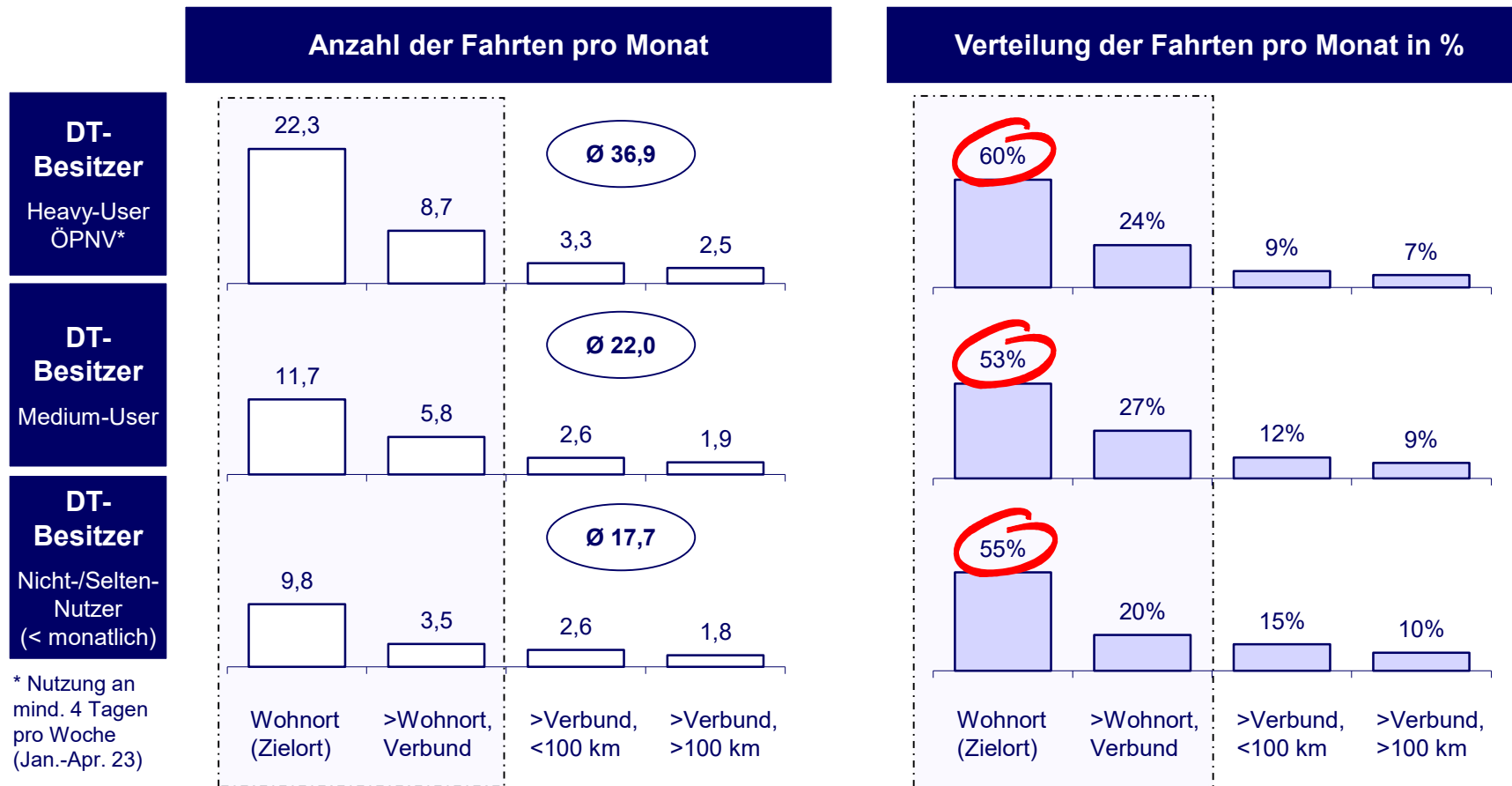
1) Für wie viele einzelne Strecken haben Sie das Deutschlandticket im Jul. 2024 genutzt? Eine Fahrt ist jeweils eine Strecke (Hin- und Rückfahrt = 2 Fahrten).

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

DT-Besitzer, die bisher Nicht-/Selten-Nutzer des ÖPNV waren, nutzen das DT im Jul. 2024 für ca. 18 Fahrten



Fahrten mit dem Deutschlandticket im Jul. 2024 nach bisherige ÖPNV-Nutzung¹⁾



1) Für wie viele einzelne Strecken haben Sie das Deutschlandticket im Jul. 2023 genutzt? Eine Fahrt ist jeweils eine Strecke (Hin- und Rückfahrt = 2 Fahrten).

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

33 % der Befragten (35 % der DT-Besitzer) sind im Jul. 2024 vollkommen oder sehr zufrieden mit der Leistung des ÖPNV



Kundenzufriedenheit mit dem ÖPNV [% der (potenziellen) Ticket-Besitzer]¹⁾

Zufriedenheit mit dem ÖPNV: Einzelaspekte	Alle Befragten* % Top-2-Werte	Alle Befragten* % Low-2-Werte	DT-Besitzer % Top-2-Werte	DT-Besitzer % Low-2-Werte
Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	25%	41%	23%	45%
Preis-/Leistungs-Verhältnis (PLV)	30%	32%	33%	29%
Taktfrequenz	32%	28%	33%	29%
Fahrkartensortiment	37%	17%	40%	14%
Platzangebot im Fahrzeug	37%	23%	36%	24%
Schnelligkeit der Beförderung	38%	20%	39%	19%
Linien- und Streckennetz	39%	21%	41%	19%
ÖPNV insgesamt, also das gesamte Leistungsspektrum	33%	23%	35%	23%

1) Bitte beurteilen Sie den ÖPNV an Ihrem Wohnort in Bezug auf die folgenden Aspekte. Skala von 1 = „vollkommen zufrieden“, 2 = „sehr zufrieden“, 3 = „zufrieden“, 4 = „weniger zufrieden“, 5 = „unzufrieden“.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

* DT-Besitzer, ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

Die Bewertung des Deutschlandtickets ist bei aktuellen Ticket-Besitzern etwas besser als bei DT-Nicht-Besitzern



Statement-Bewertung zum Deutschlandticket (% der Befragten)¹⁾

	Besitzer Deutschlandticket			Nicht-Besitzer Deutschlandticket*		
... gibt mir ein gutes Gefühl, weil ich den NV jederzeit nutzen kann	78%	17%	6%	66%	24%	10%
... ist in seinen Bedingungen klar und einfach verständlich.	77%	16%	7%	66%	24%	10%
... ist einfach und unkompliziert zu kaufen.	75%	16%	10%	64%	24%	12%
... ist insgesamt ein sehr attraktives Angebot.	74%	18%	8%	63%	28%	9%
... ist ein preislich sehr attraktives Angebot.	72%	18%	10%	58%	25%	17%
... hat eine akzeptable Kündigungsfrist .	70%	19%	11%	55%	34%	11%
... ist ein guter Grund, das Auto stehen zu lassen .	65%	21%	14%	59%	26%	15%
... veranlasst mich dazu, den ÖPNV häufiger zu nutzen als zuvor.	64%	22%	14%	53%	28%	19%
... verbessert meine Zufriedenheit mit dem ÖPNV.	57%	28%	16%	48%	36%	16%
... ist mir egal , ich fahre sowieso nicht mit dem ÖPNV.	16%	84%		34%	66%	

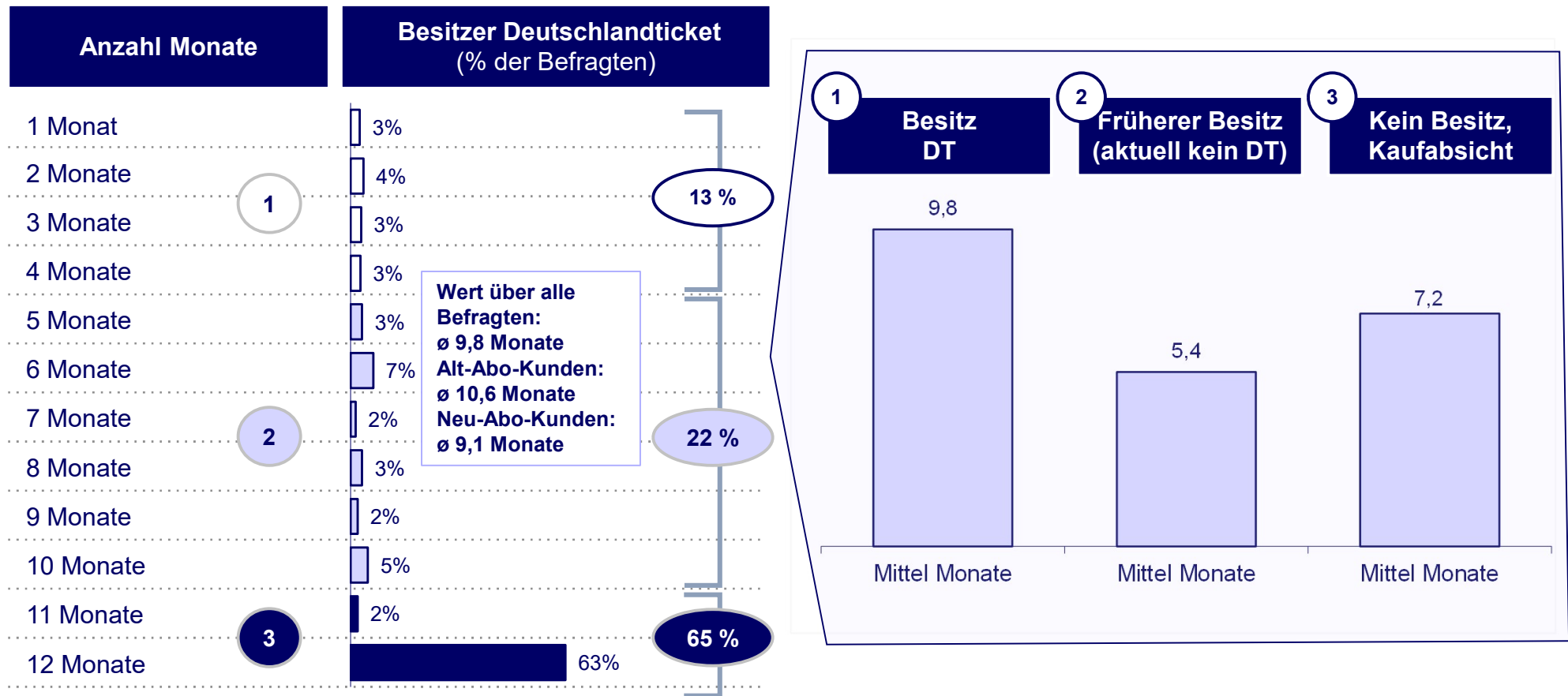
Zustimmung (top-2) Ablehnung (low-2) Zustimmung (top-2) Ablehnung (low-2)

* Ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

1) Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Deutschlandticket zu? Bitte antworten Sie auf einer Skala von 1 bis 5. Dabei bedeutet 1 = „stimme voll und ganz zu“ und 5 = „stimme überhaupt nicht zu“. Mit den Werten dazwischen können Sie Ihre Bewertung abstimmen.

DT-Besitzer planen die Nutzung des DT im Durchschnitt für \bar{x} 9,8 Monate – 65 % planen eine dauerhafte Nutzung (11-12 Monate)

Jul. 24: Anzahl der geplanten DT-Nutzungsmonate p.a. (% der Befragten)¹⁾



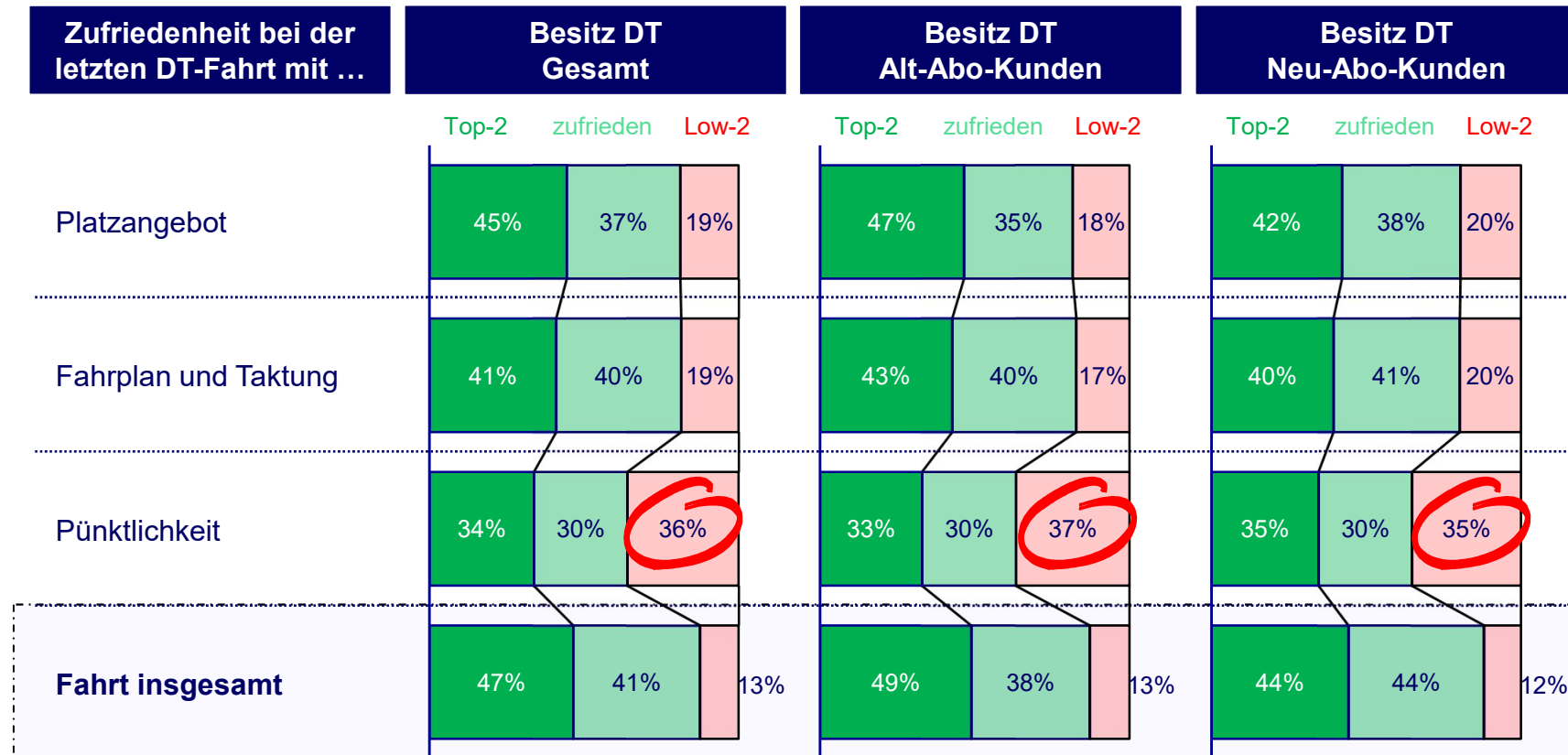
1) Wie viele Monate in einem Gesamtjahr (12 Monate) werden Sie das Deutschlandticket voraussichtlich nutzen?

Quelle: exeo Strategic Consulting AG

13 % der Nutzer des DT sind im Jul. 2024 mit der letzten Fahrt insgesamt weniger zufrieden / unzufrieden – 36 % unzufrieden mit der Pünktlichkeit



Kundenzufriedenheit mit dem Deutschlandticket (% der DT-Besitzer)¹⁾



1) Wie zufrieden waren Sie mit den folgenden Aspekten bei der letzten Fahrt, über die Sie gerade berichtet haben? Skala von 1 = „vollkommen zufrieden“, 2 = „sehr zufrieden“, 3 = „zufrieden“, 4 = „weniger zufrieden“, 5 = „unzufrieden“.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Agenda

1. Zielsetzung und Methodik
 2. Deutschlandticket-Nutzer und -Absatzpotenzial
 3. Nutzung und Bewertung des Deutschlandtickets
 4. Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung
 5. Preissensibilität und Abwanderungsrisiko
 6. Fazit
-

Im Segment der DT Alt-Abo-Kunden werden nur 18 % der Wege mit dem Pkw unternommen – der ÖPNV-Modalanteil liegt bei etwa 42 %



Wegeanteile unterschiedlicher Verkehrsmittel nach Teilsegmenten (% der Wege)¹⁾

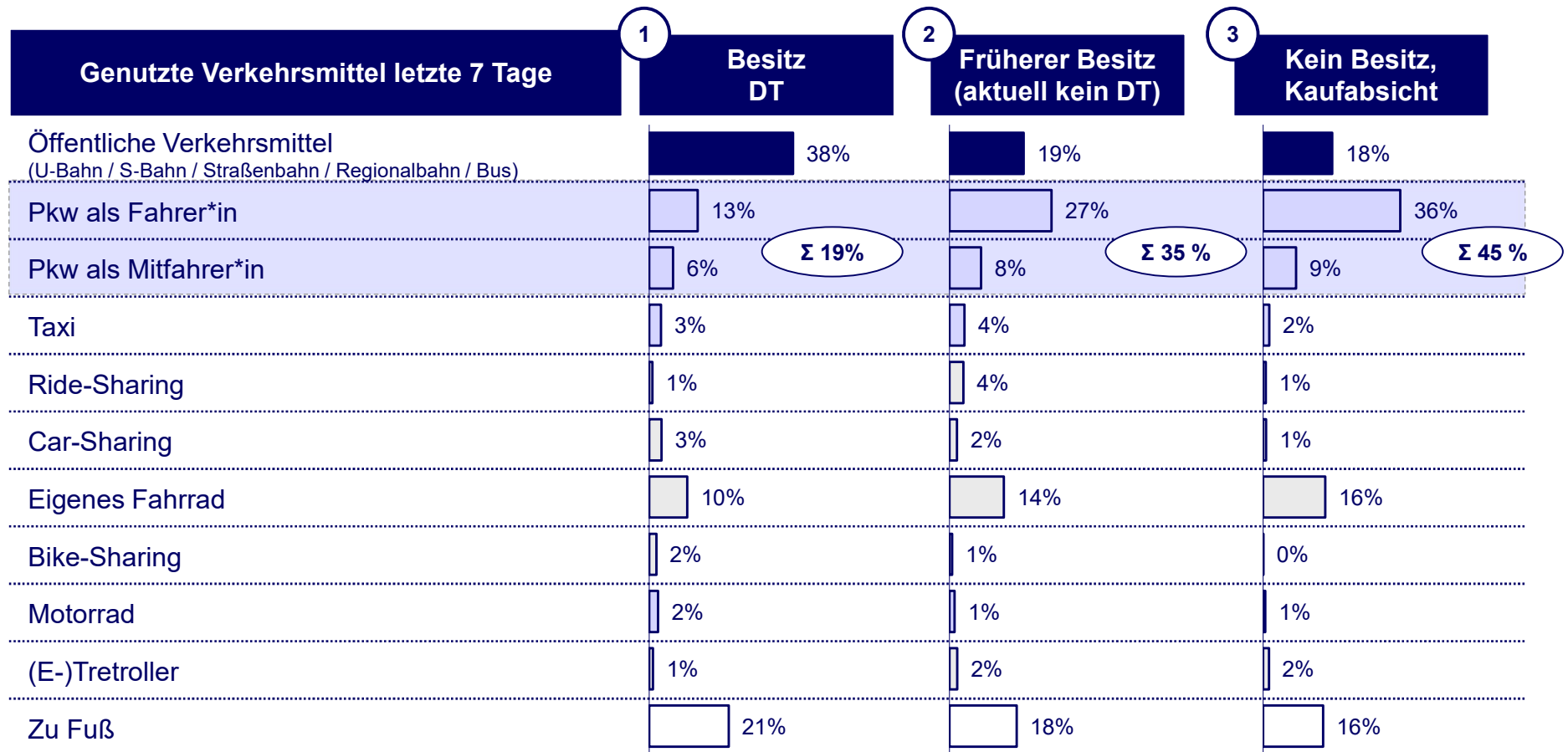
Genutzte Verkehrsmittel letzte 7 Tage	DT Alt-Abo	DT Neu-Abo	Kein Besitz DT
Öffentliche Verkehrsmittel (U-Bahn / S-Bahn / Straßenbahn / Regionalbahn / Bus)	42%	34%	19%
Pkw als Fahrer*in	11%	15%	28%
Pkw als Mitfahrer*in	7% Σ 18%	5% Σ 20%	8% Σ 36%
Taxi	4%	2%	4%
Ride-Sharing	2%	0%	3%
Car-Sharing	3%	3%	2%
Eigenes Fahrrad	8%	11%	15%
Bike-Sharing	1%	3%	1%
Motorrad	2%	3%	1%
(E-)Tretroller	1%	1%	2%
Zu Fuß	19%	22%	17%

1) Wenn Sie an die letzten 7 Tage denken: Welche Verkehrsmittel haben Sie an Ihrem Wohnort / in Ihrer Region genutzt? Bitte denken Sie an Strecken von 500 und mehr Metern (einfache Entfernung). Bitte nennen Sie zunächst alle Verkehrsmittel, die Sie zumindest einmal in den letzten 7 Tagen genutzt haben.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Personen, die das DT nicht besessen haben, aber den Kauf planen, kommen auf einen Pkw-Modalanteil von 45 %

Wegeanteile unterschiedlicher Verkehrsmittel nach Teilsegmenten (% der Wege)¹⁾

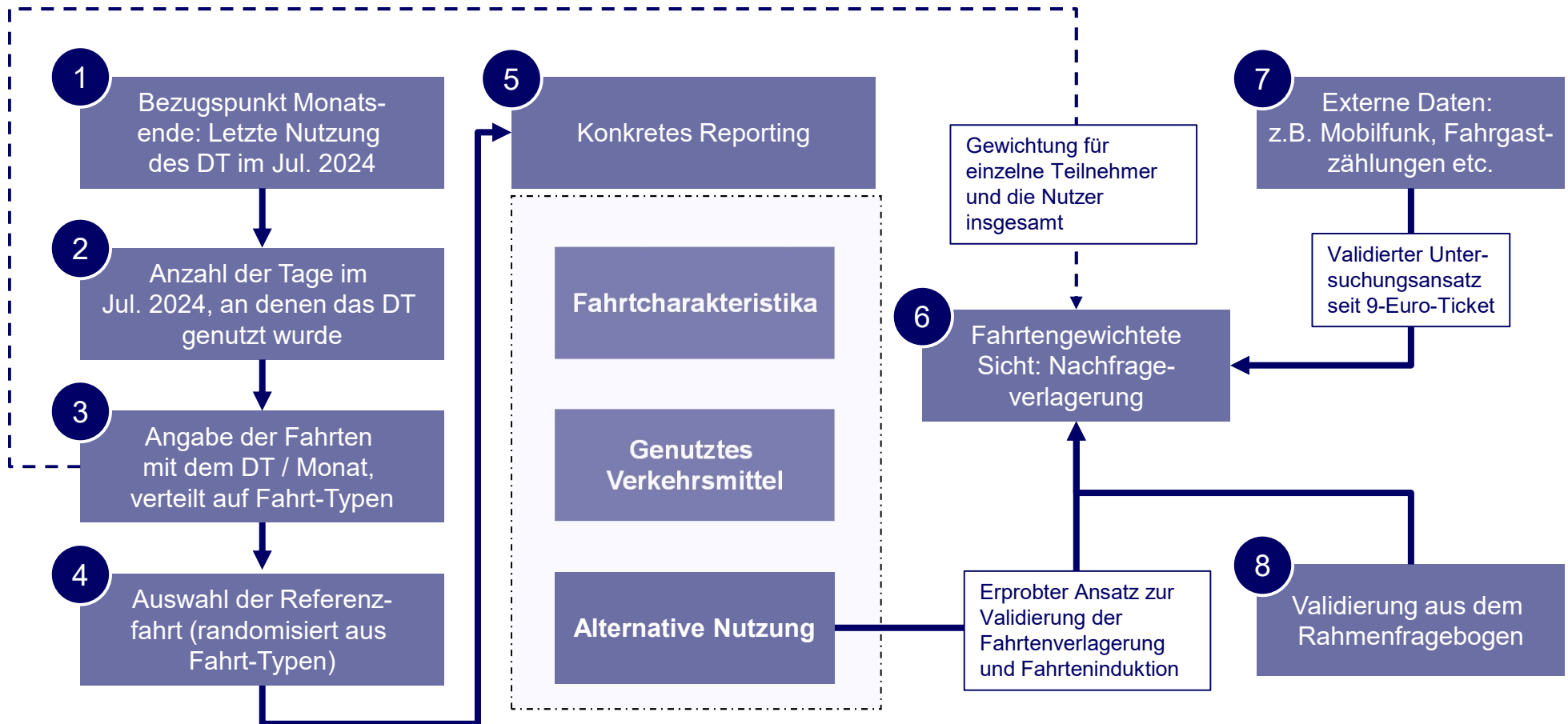


1) Wenn Sie an die letzten 7 Tage denken: Welche Verkehrsmittel haben Sie an Ihrem Wohnort / in Ihrer Region genutzt? Bitte denken Sie an Strecken von 500 und mehr Metern (einfache Entfernung). Bitte nennen Sie zunächst alle Verkehrsmittel, die Sie zumindest einmal in den letzten 7 Tagen genutzt haben.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Die Zuordnung zufälliger Erhebungsstichtage im Interview ist Basis für eine valide Hochrechnung der Fahrteneffekte

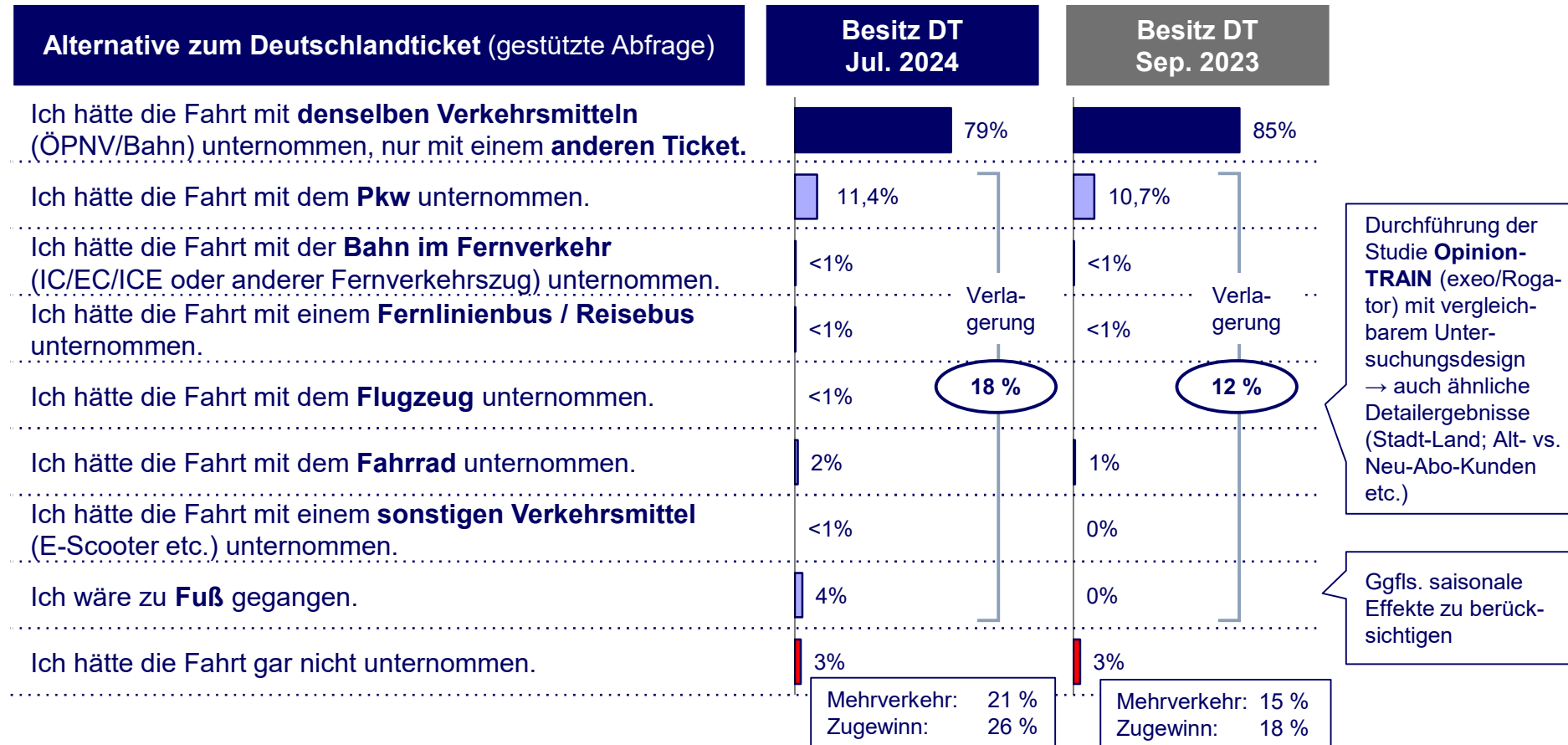
Ablauf zur Sicherstellung einer typischen DT-Nutzung und validen Hochrechnung von Nachfragewirkungen



Quelle: **exeo** Strategic Consulting

Im Vergleich zu den Ergebnissen der Studie OpinionTRAIN (Sep. 23) zeigt sich aktuell ein erhöhter Mehrverkehr – Primäreffekt Pkw-Verlagerung

Nutzung des Deutschlandtickets: Fahrten im Jul. 24 und im Sep. 23 (% der Fahrten)¹⁾



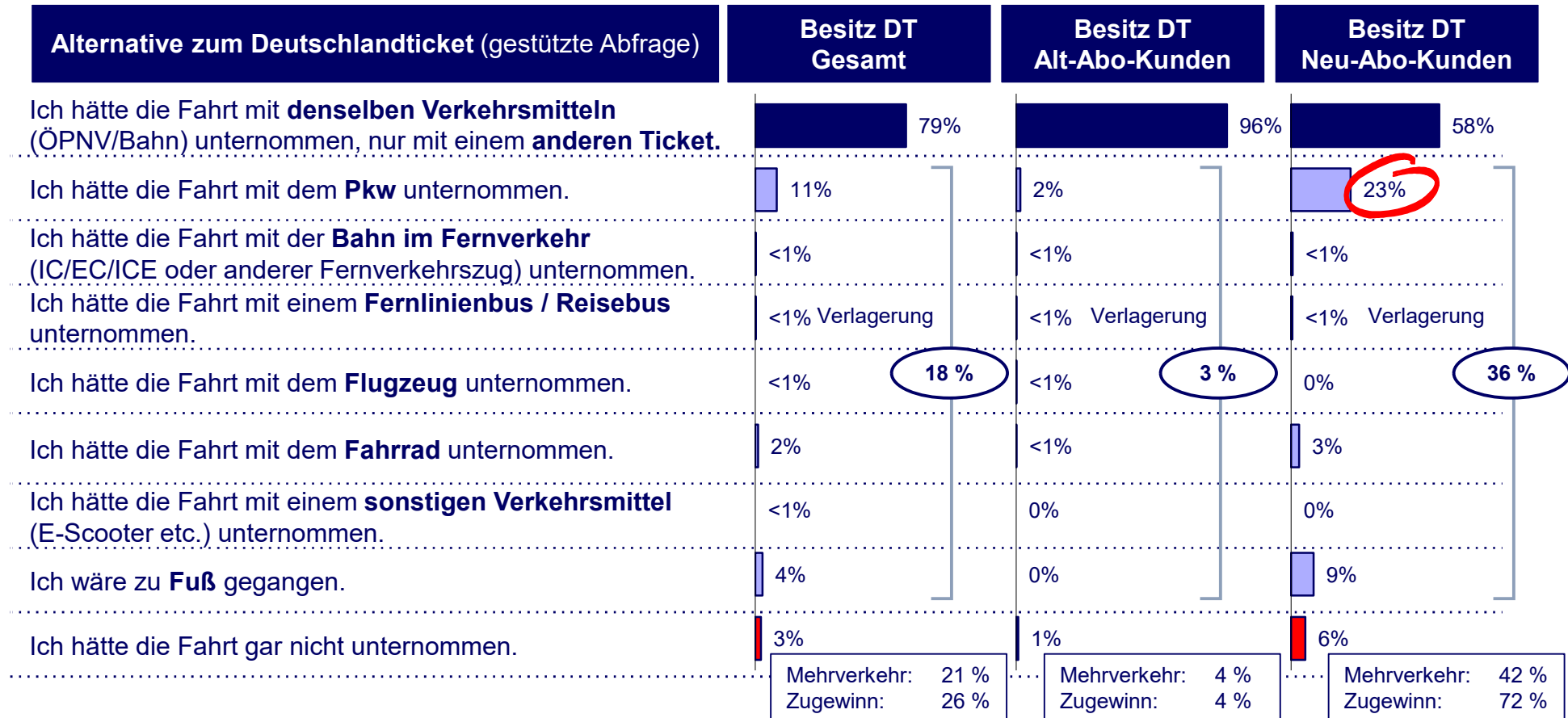
1) Bezogen auf Ihre letzte Nutzung des Deutschlandtickets: Was hätten Sie gemacht, wenn Sie das Deutschlandticket nicht besessen hätten? Validierung über Hintergrund-Informationen; Gewichtung anhand der Nutzungstage je Monat.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Im Zeitraum Jul. 2024 werden bei Neu-Abonnenten mit Deutschlandticket 23 % der Fahrten vom Pkw auf den NV verlagert – im Mittel 11 %



Nutzung des Deutschlandtickets: Fahrten im Jul. 24 nach Teilsegment (% der Fahrten)¹⁾

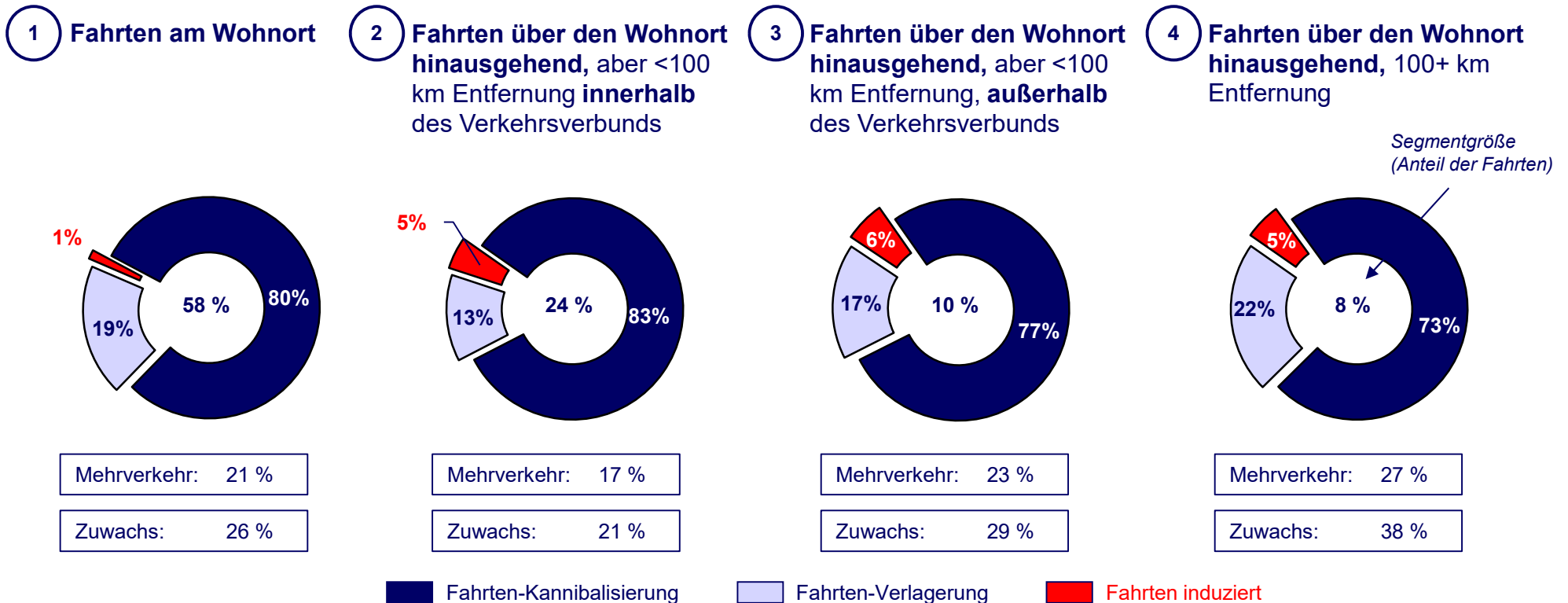


1) Bezogen auf Ihre letzte Nutzung des Deutschlandtickets: Was hätten Sie gemacht, wenn Sie das Deutschlandticket nicht besessen hätten?
Validierung über Hintergrund-Informationen; Gewichtung anhand der Nutzungstage je Monat.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Überdurchschnittlich hohe Mehrverkehrsquoten betreffen DT-Fahrten, die über das Verbundgebiet hinausgehen

Nutzung des Deutschlandtickets im Jul. 24 (% der Fahrten, validiert)¹⁾



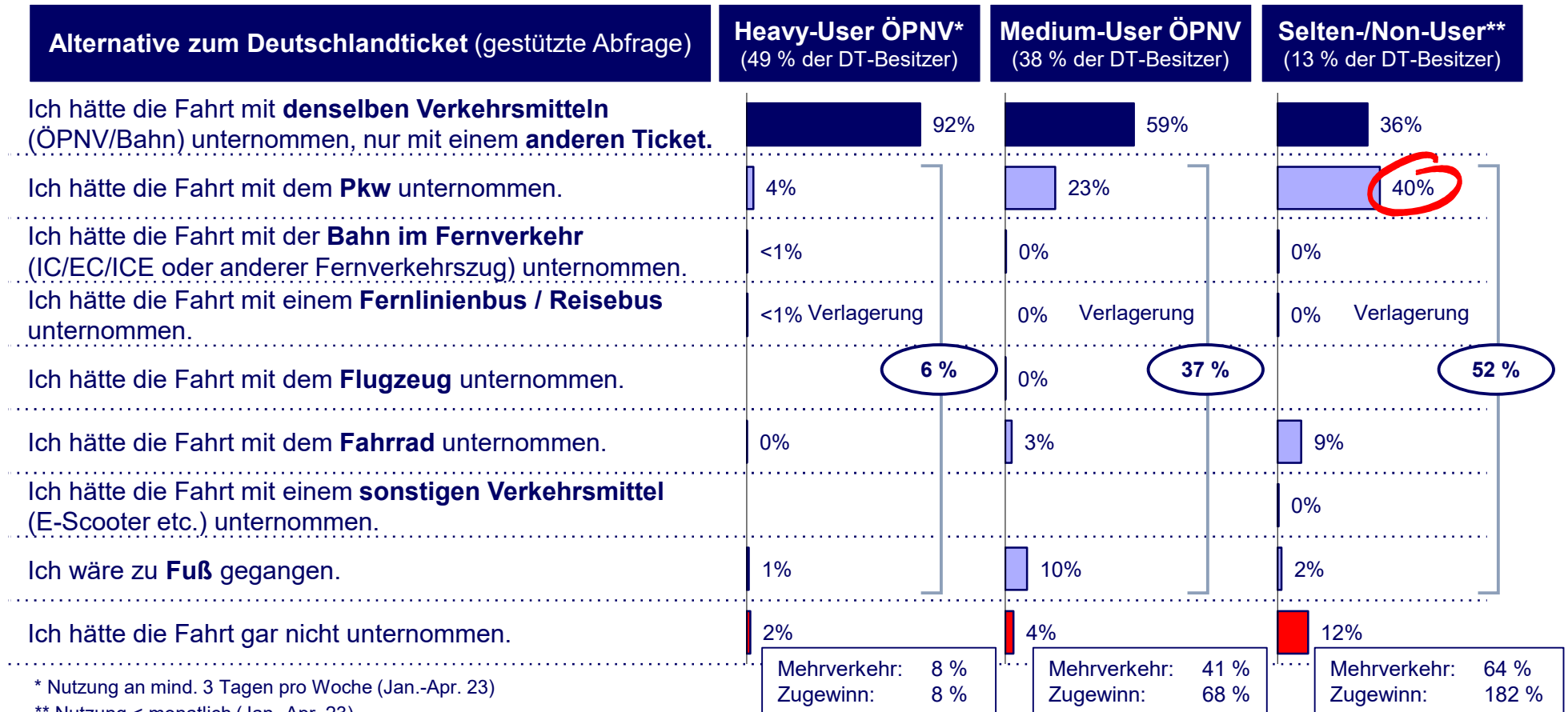
1) Bezogen auf Ihre letzte Nutzung des Deutschlandtickets: Was hätten Sie gemacht, wenn Sie das Deutschlandticket nicht besessen hätten? Validierung über Hintergrund-Informationen; Gewichtung anhand der Nutzungstage je Monat.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Bisherige Nicht- oder Gelegenheitsnutzer des ÖPNV zeigen bei Fahrten mit dem Deutschlandticket die stärksten Verlagerungswirkungen



Nutzung des Deutschlandtickets: Fahrten im Jul. 24 nach Teilsegment (% der Fahrten)¹⁾



* Nutzung an mind. 3 Tagen pro Woche (Jan.-Apr. 23)

** Nutzung < monatlich (Jan.-Apr. 23)

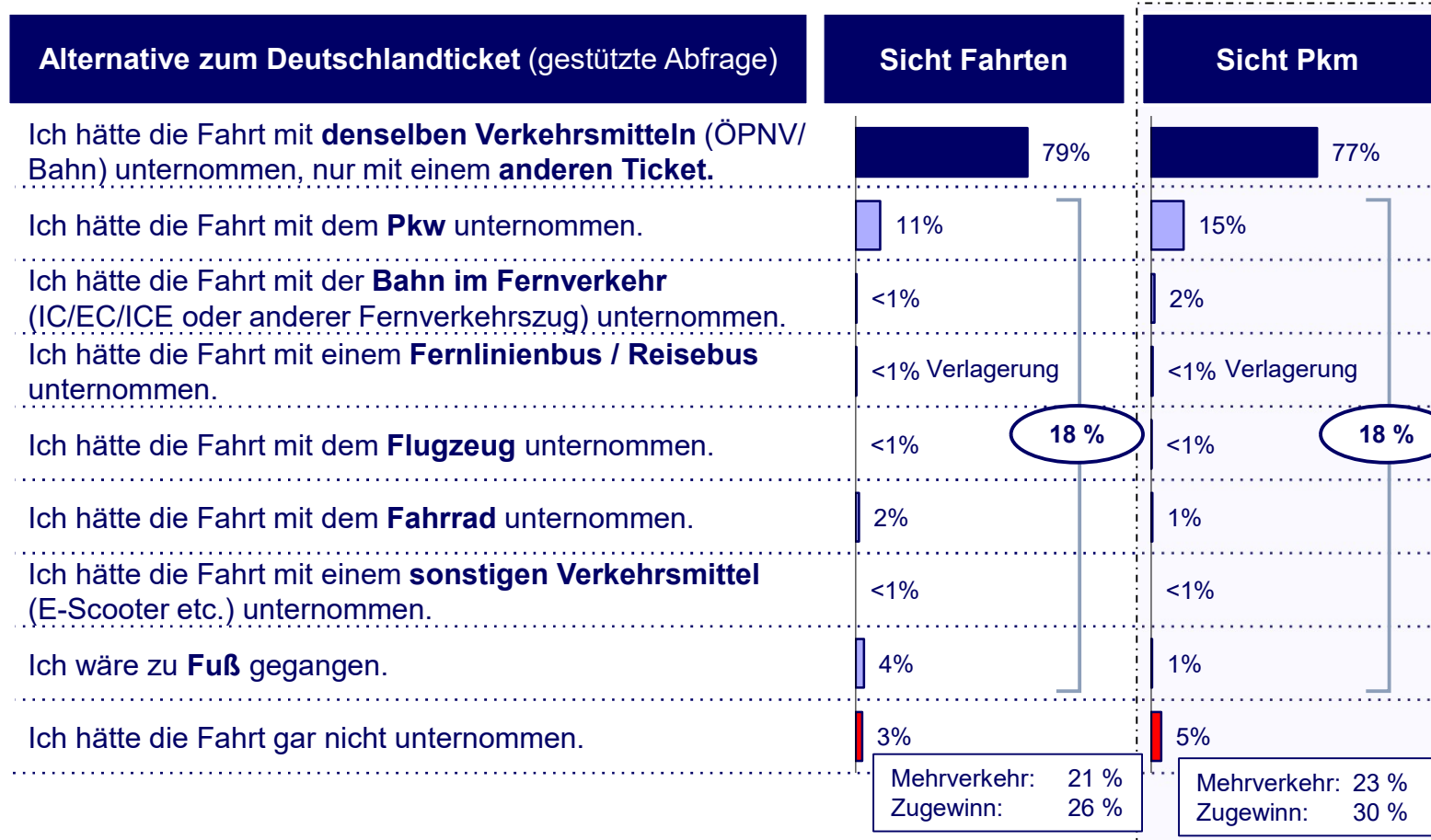
1) Bezogen auf Ihre letzte Nutzung des Deutschlandtickets: Was hätten Sie gemacht, wenn Sie das Deutschlandticket nicht besessen hätten?
Validierung über Hintergrund-Informationen; Gewichtung anhand der Nutzungstage je Monat.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Pkm-gewichtet erreicht das Deutschlandticket im Jul. 24 eine Mehrverkehrsquote von 23 % – ca. 15 % Pkm-Verlagerung vom Pkw



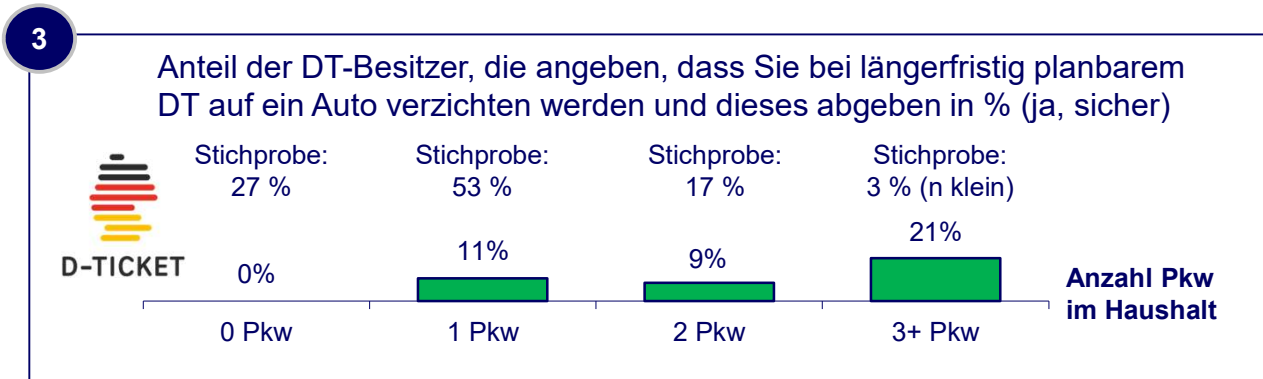
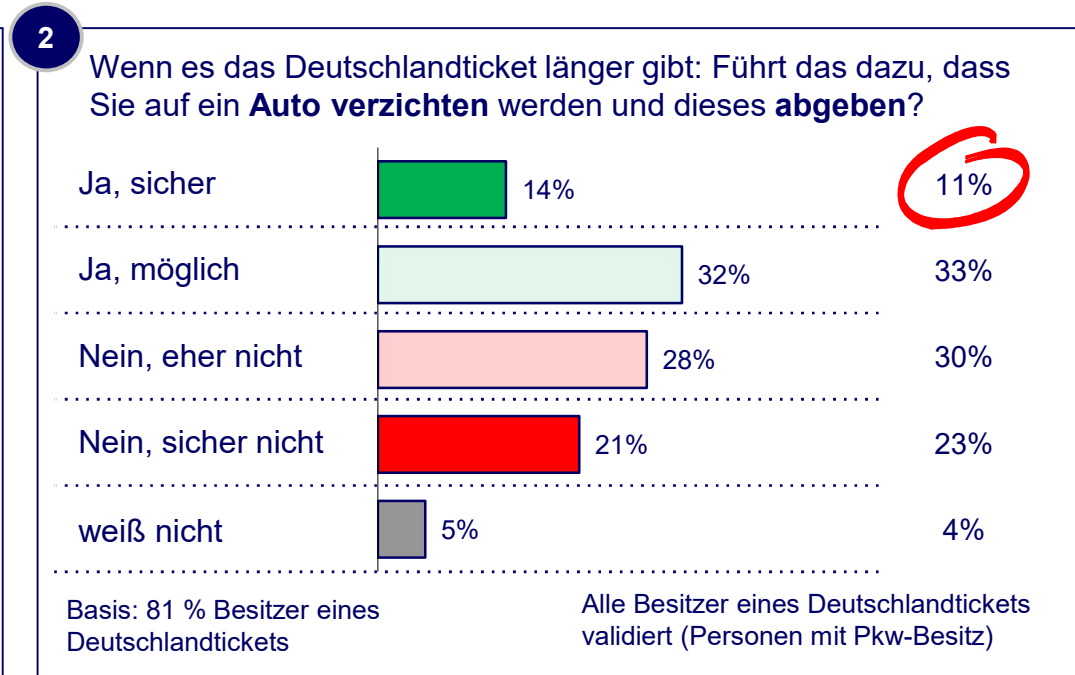
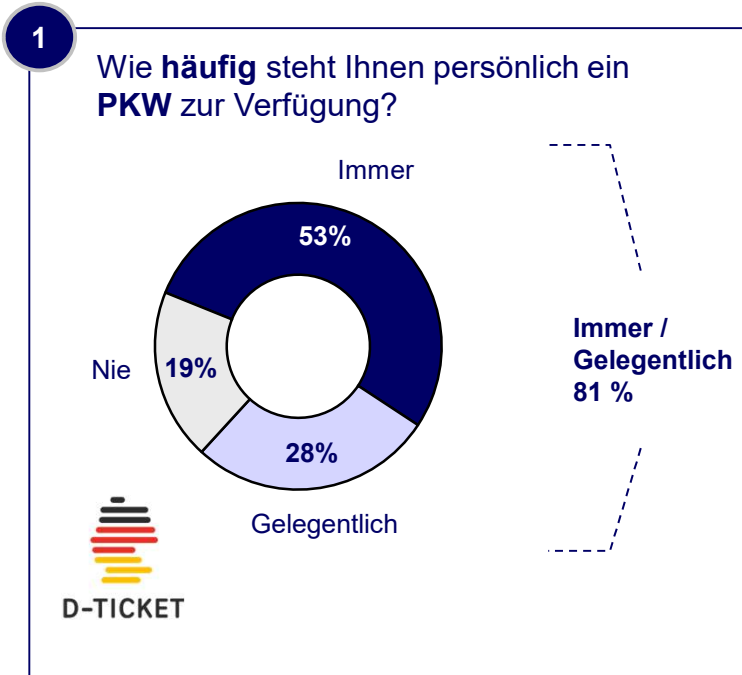
Nutzung des Deutschlandtickets: Fahrten(-Kilometer) im Jul. 24 (% der Fahrten bzw. Pkm)¹⁾



1) 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 Nutzungstage je Monat.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Bei einem Zehntel der Besitzer des Deutschlandtickets besteht die Bereitschaft zum Verzicht auf ein Auto



4 Hochrechnung

Bei einem Bestand von 13,3 Mio. DT:
1,44 Mio. Personen mit Verzicht auf das eigene Auto

Datenbasis:
n=1.874 Besitzer eines Deutschlandtickets



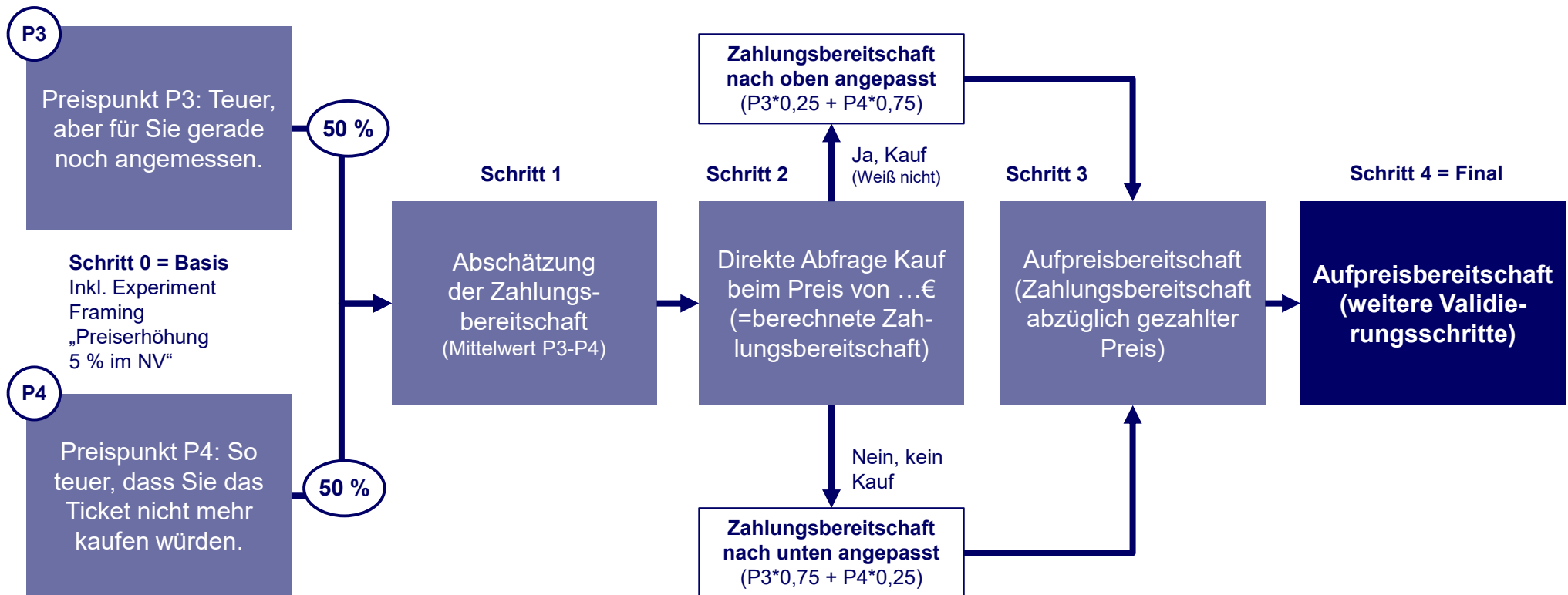
Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Agenda

1. Zielsetzung und Methodik
 2. Deutschlandticket-Nutzer und -Absatzpotenzial
 3. Nutzung und Bewertung des Deutschlandtickets
 4. Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung
 - 5. Preissensibilität und Abwanderungsrisiko**
 6. Fazit
-

Die Abschätzung der individuellen Zahlungsbereitschaft erfolgt in unterschiedlichen Schritten

Ablauf zur Messung und Validierung der individuellen Zahlungsbereitschaft

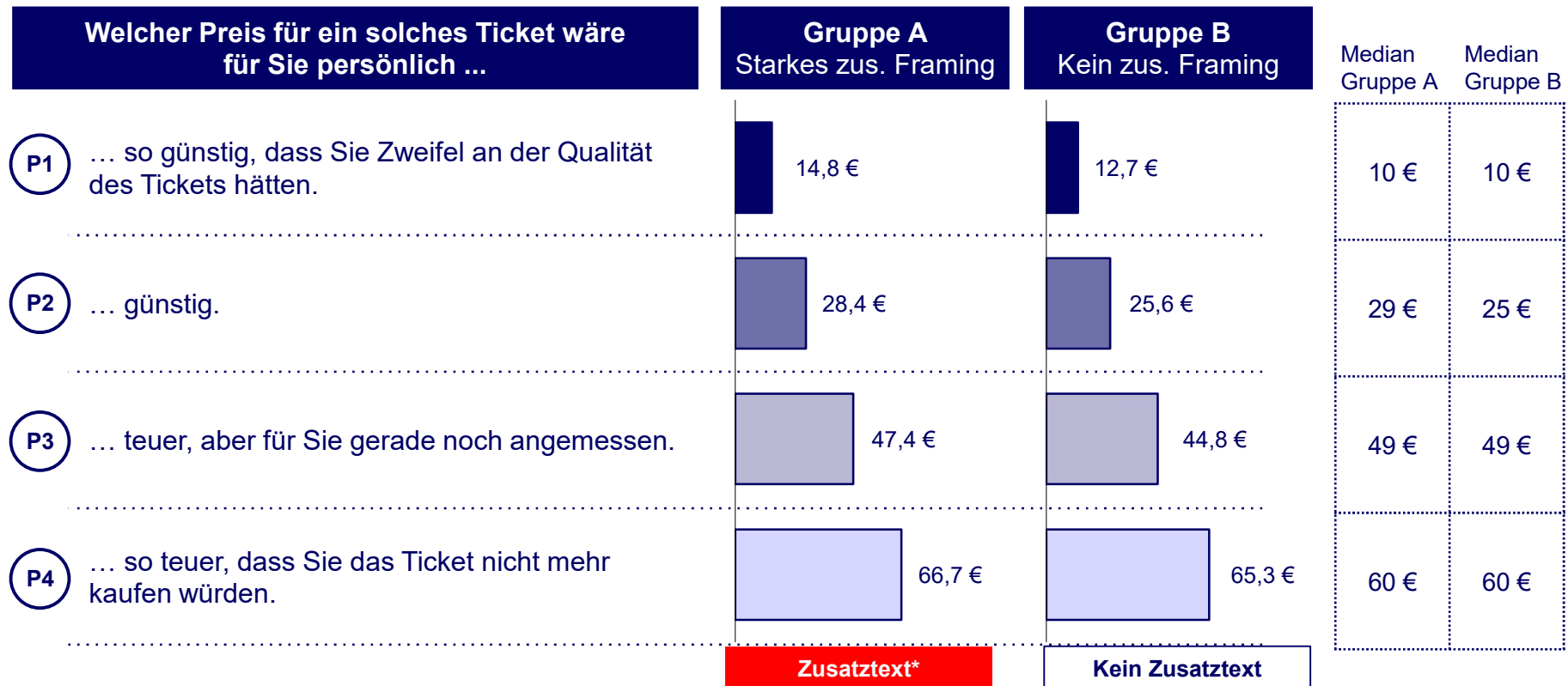


In der Befragung wurden die Preispunkte des Van Westendorp-Ansatzes erfasst – das Framing führt zu einer Erhöhung um ca. 1-2 EUR



Schritt 0 = Basis

Preispunkte des Van Westendorp-Ansatzes [Mittelwerte EUR]¹⁾



* Die Preise für Tickets außerhalb des Deutschlandtickets sind in 2024 deutlich angehoben worden. Gehen Sie bitte davon aus, dass die Preise im Nahverkehr für andere Tickets weiterhin um ca. 5 % pro Jahr steigen.

1) Denken Sie bitte an das von Ihnen genutzte Deutschlandticket. Der Preis des Deutschlandtickets wird durch die Förderung durch Bund und Länder möglichst. Wenn Sie einmal an die Leistung des Deutschlandtickets denken (bundesweite Nutzung des Nahverkehrs): ...

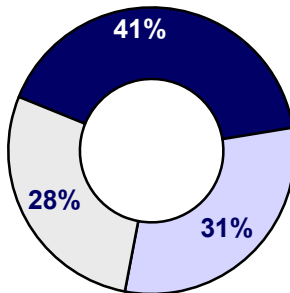
Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Die per „PSM Plus“ ermittelten Zahlungsbereitschaften liegen im Durchschnitt bei ca. 65 EUR, validiert sind es Ø 66 EUR

Besitzer des Deutschlandtickets im Jul. 2024: Validierung der Zahlungsbereitschaften¹⁾

Frage zum Abschluss des Interviews:
Kaufabsicht für den unvalidierten, geschätzten Wert der Zahlungsbereitschaft ((Mittelwert P3-P4)

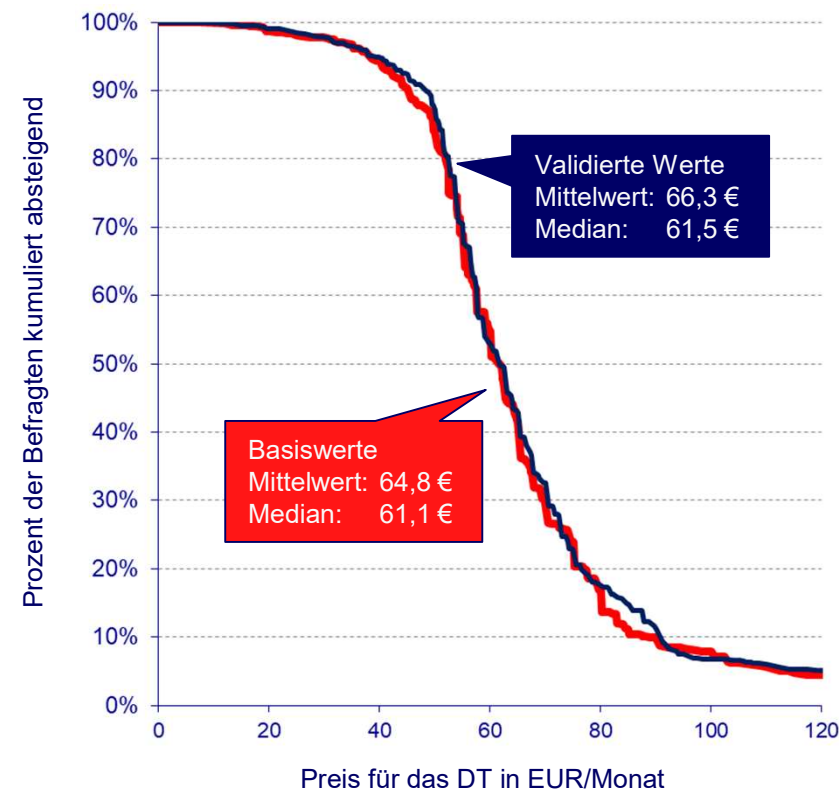
Ja, würde das DT kaufen → Validiert wird ein höherer Wert angesetzt



Weiß nicht

→ Validiert wird ein höherer Wert angesetzt

Nein, würde das DT nicht kaufen → Validiert wird ein geringerer Wert angesetzt



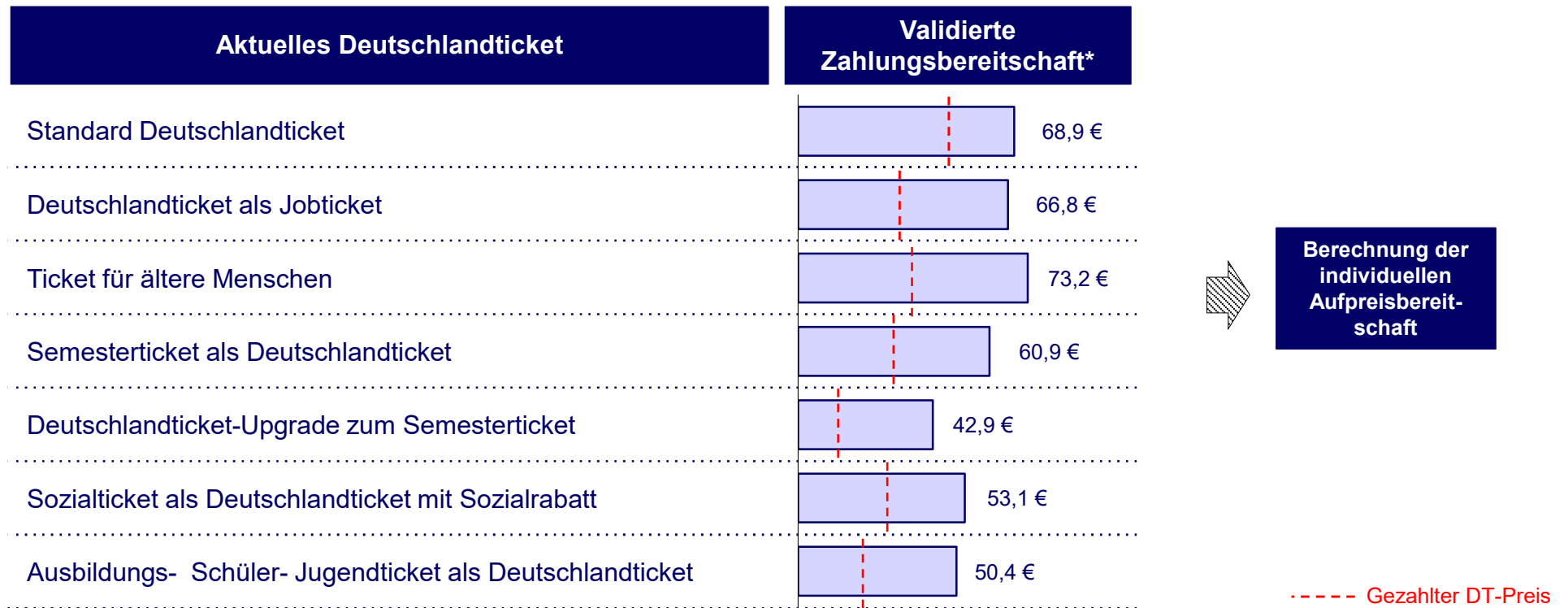
* Stellen Sie sich vor, der Preis des Deutschland-tickets würde Euro pro Monat (einblenden Mittelwert aus „teuer, aber akzeptabel“ und „zu teuer“, gerundet) betragen. Würden Sie das Deutschlandticket zu diesem Preis kaufen?

1) Zahlungsbereitschaft in der Basis gebildet aus 50 % P3 und 50 % P4. Basisgruppe für die später Simulation.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Die mittels PSM-Ansatz geschätzten und validierten Zahlungsbereitschaften für einzelne Studienteilnehmer zeigen eine starke Streuung

DT-Besitzer im Jul. 2024: Zahlungsbereitschaften [Mittelwerte EUR]¹⁾



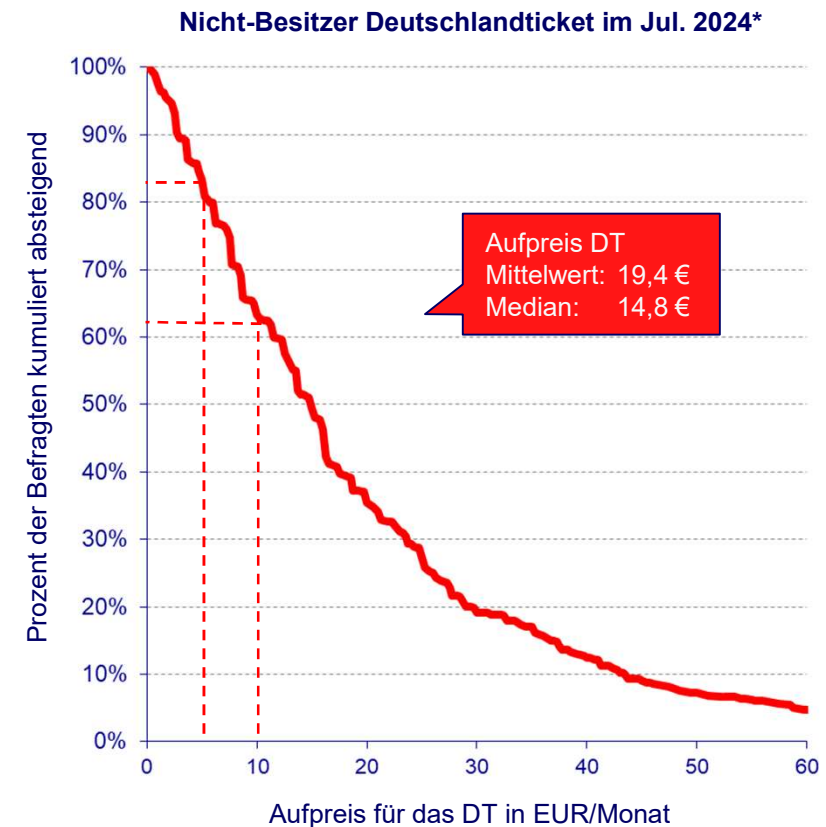
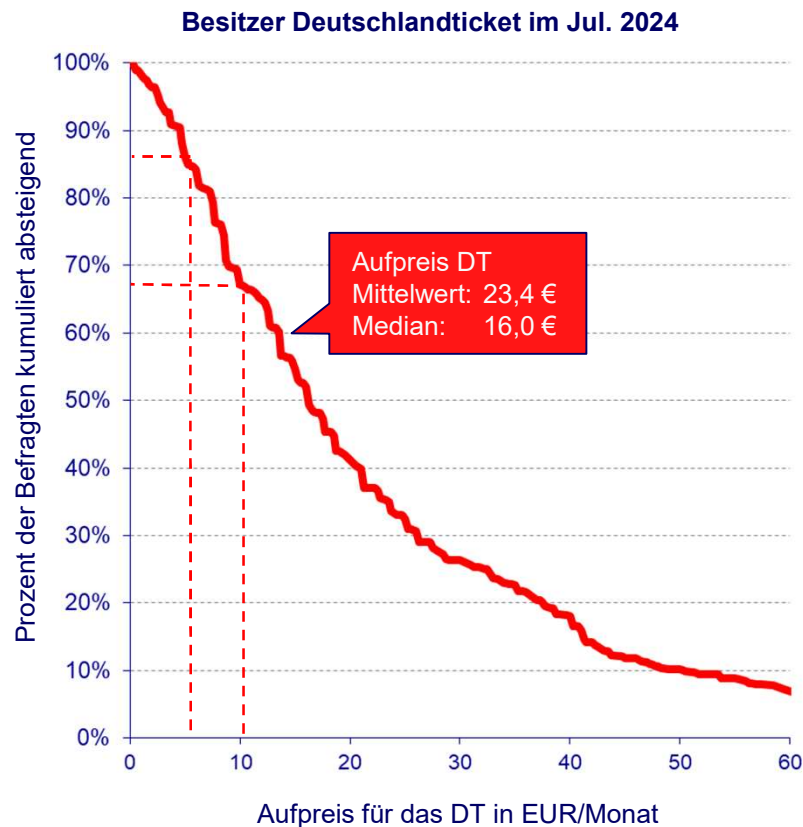
* Zahlungsbereitschaft inkl. Framing: Die Preise für Tickets außerhalb des Deutschlandtickets sind in 2024 deutlich angehoben worden. Gehen Sie bitte davon aus, dass die Preise im Nahverkehr für andere Tickets weiterhin um ca. 5 % pro Jahr steigen.

1) Denken Sie bitte an das von Ihnen genutzte Deutschlandticket. Der Preis des Deutschlandtickets wird durch die Förderung durch Bund und Länder möglich. Wenn Sie einmal an die Leistung des Deutschlandtickets denken (bundesweite Nutzung des Nahverkehrs):

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Die Aufpreisbereitschaft für das Deutschlandticket ergibt sich aus der Zahlungsbereitschaft abzüglich des gezahlten Preises

Ermittlung der Aufpreisbereitschaft für das DT – differenziert nach DT-Besitz¹⁾



* Ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

1) Aufpreisbereitschaft = Zahlungsbereitschaft minus (individueller) Preis des Deutschlandtickets.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

49 % der Besitzer des Deutschlandtickets sind nach eigenem Bekunden auch ohne das Ticket auf den Nahverkehr angewiesen



Schritt 3

Statement-Bewertung zum Deutschlandticket (% der Befragten)¹⁾

	Besitzer Deutschlandticket			Nicht-Besitzer Deutschlandticket*		
Es ist super, dass ich mit dem DT auch auf längeren Strecken in Bussen und Bahn-Regionalverkehr unterwegs sein kann.	79%	15%	6%	74%	18%	8%
Beim Kauf des Deutschlandtickets prüfe ich ganz genau , ob es sich für mich lohnt .	66%	22%	12%	74%	18%	8%
Ich fände es gut, wenn Zusatzleistungen zum DT (z.B. Mitnahmemöglichkeiten) gegen Aufpreis zubuchbar wären.	55%	29%	16%	55%	29%	16%
Mit dem bestehenden Nahverkehrsangebot (Strecken, Taktung) kann ich meine Mobilitätsbedürfnisse gut abdecken .	55%	29%	15%	49%	30%	20%
Ich wäre auch ohne das Deutschlandticket auf den Nahverkehr angewiesen , um meine Mobilitätsbedürfnisse zu decken.	49%	21%	31%	34%	25%	41%
Die Preise im Nahverkehr (außerhalb des Deutschlandtickets) kenne ich gut .	39%	33%	28%	34%	34%	32%
Eine Preisanpassung des Deutschlandtickets in der Größenordnung der Inflation ist für mich akzeptabel .	36%	30%	34%	38%	36%	26%
Die politische Diskussion um die Preishöhe des Deutschlandtickets hält mich von der Nutzung ab .	25%	30%	46%	33%	31%	37%

Zustimmung (top-2) Ablehnung (low-2) Zustimmung (top-2) Ablehnung (low-2)

* Ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

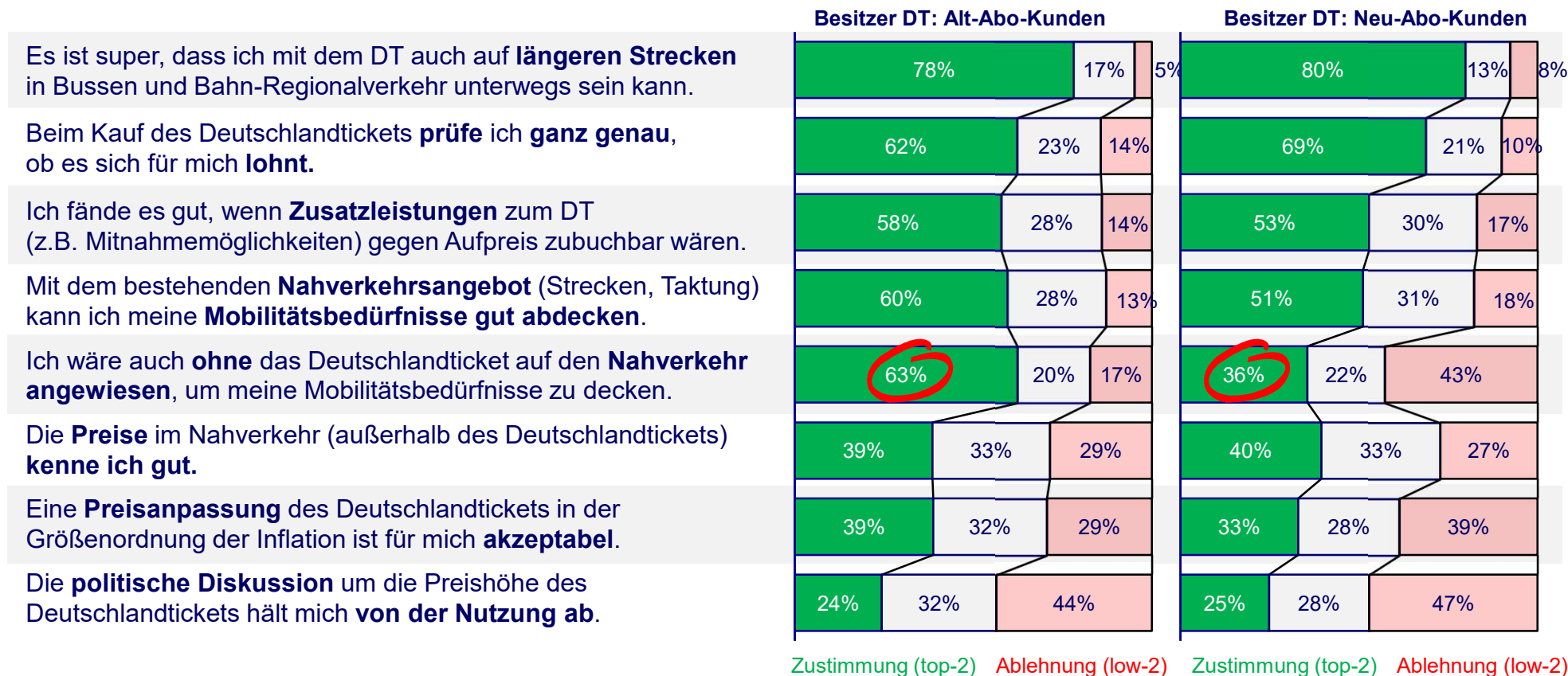
1) Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Deutschlandticket zu? Bitte antworten Sie auf einer Skala von 1 bis 5. Dabei bedeutet 1 = „stimme voll und ganz zu“ und 5 = „stimme überhaupt nicht zu“. Mit den Werten dazwischen können Sie Ihre Bewertung abstimmen.

Der Anteil der ÖPNV-Captives ist bei Alt-Abo-Kunden mit Deutschlandticket besonders hoch (63 %)



Schritt 3

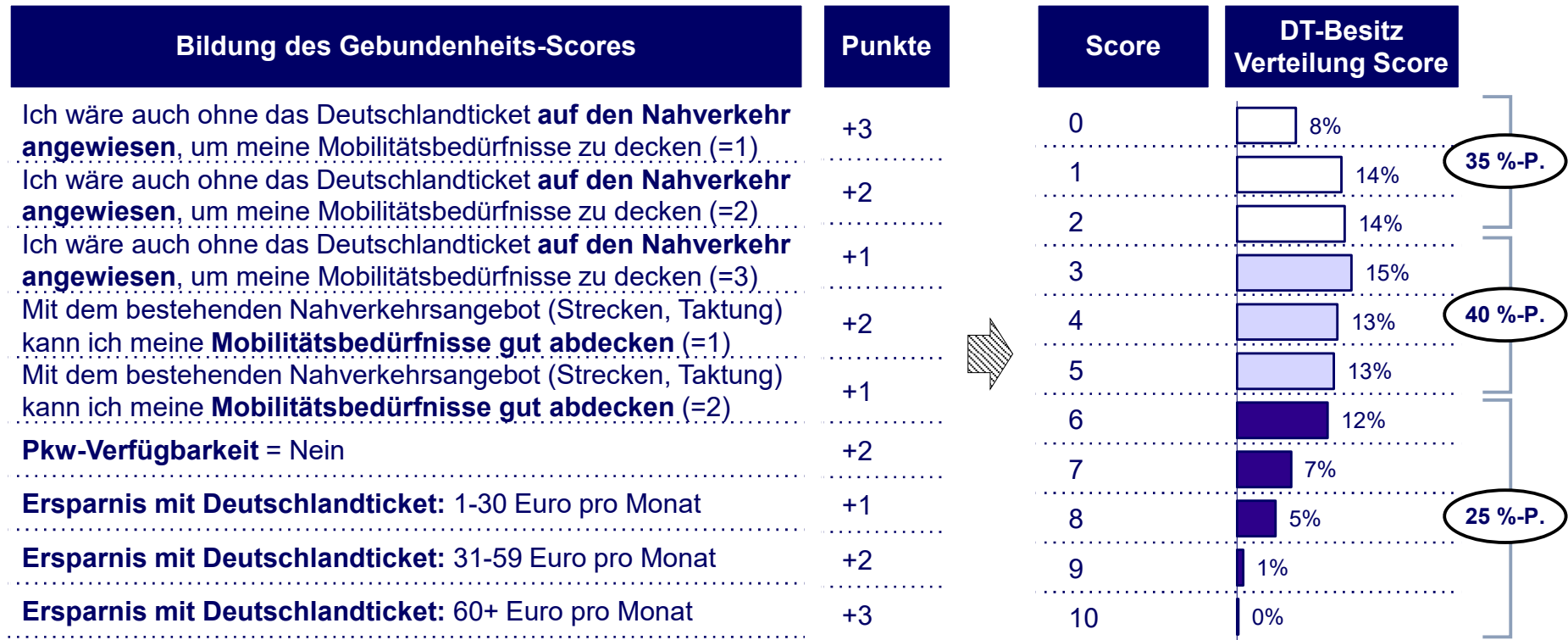
Statement-Bewertung zum Deutschlandticket (% der Befragten)¹⁾



1) Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Deutschlandticket zu? Bitte antworten Sie auf einer Skala von 1 bis 5. Dabei bedeutet 1 = „stimme voll und ganz zu“ und 5 = „stimme überhaupt nicht zu“. Mit den Werten dazwischen können Sie Ihre Bewertung abstimmen.

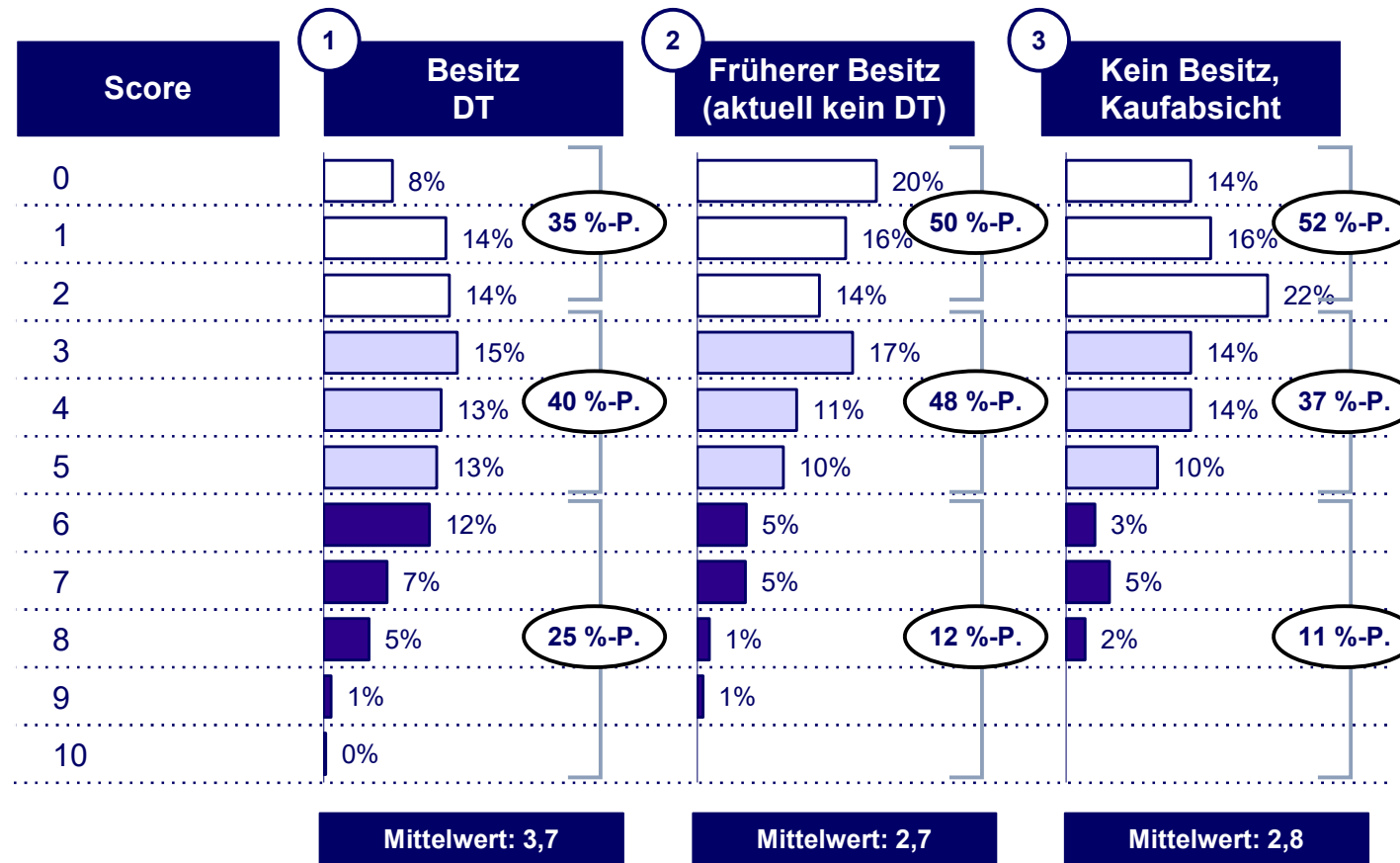
Etwa ein Viertel der Besitzer des Deutschlandtickets erreichen einen sehr hohen Gebundenheits-Score (6+)

Bildung des Gebundenheits-Scores und Verteilung für das Segment DT-Besitzer [% der Befragten]¹⁾



Der Gebundenheits-Score ist bei aktuellen DT-Besitzern höher als bei Nicht-Besitzern des Deutschlandtickets

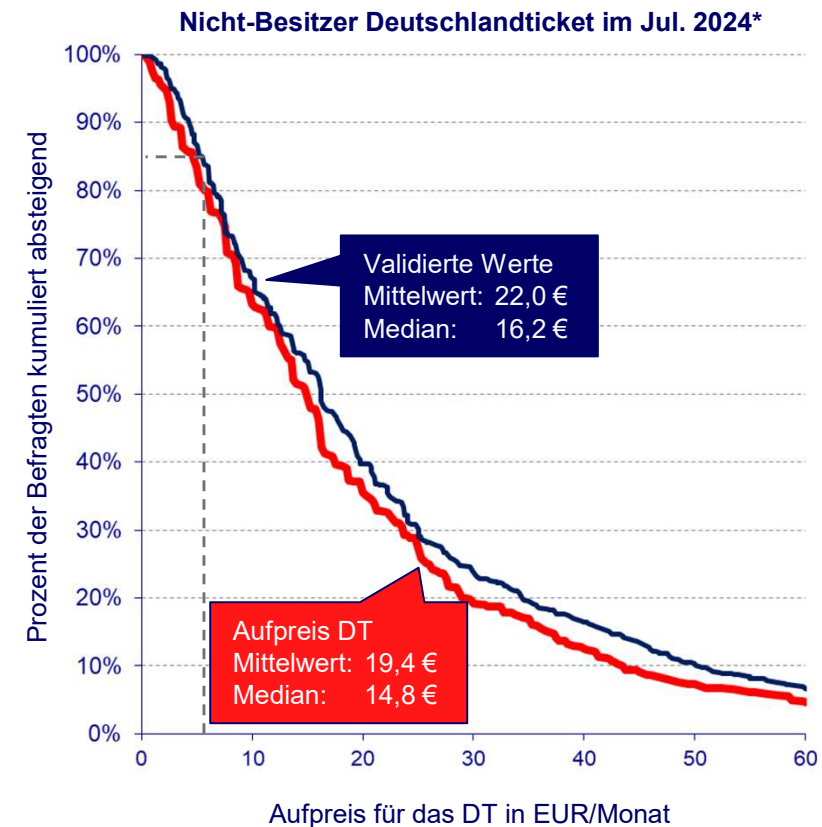
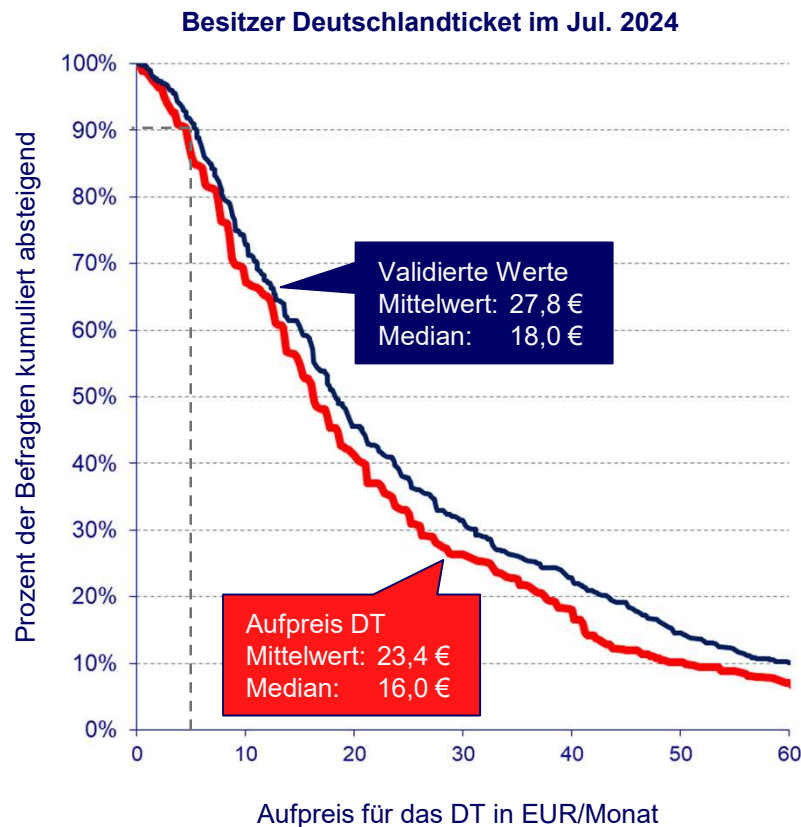
Gebundenheits-Score: Verteilung für Teilsegmente [% der Befragten]¹⁾



In der Gruppe der DT-Besitzer erreichen Alt-Abo-Kunden einen Score von 4,4 – während Neu-Abo-Kunden im Mittel auf 3,0 kommen

Insgesamt reagierten Befragte, die aktuell nicht über ein Deutschlandticket verfügen, stärker auf Preiserhöhungen

Validierung der Aufpreisbereitschaft für das Deutschlandticket – differenziert nach DT-Besitz¹⁾



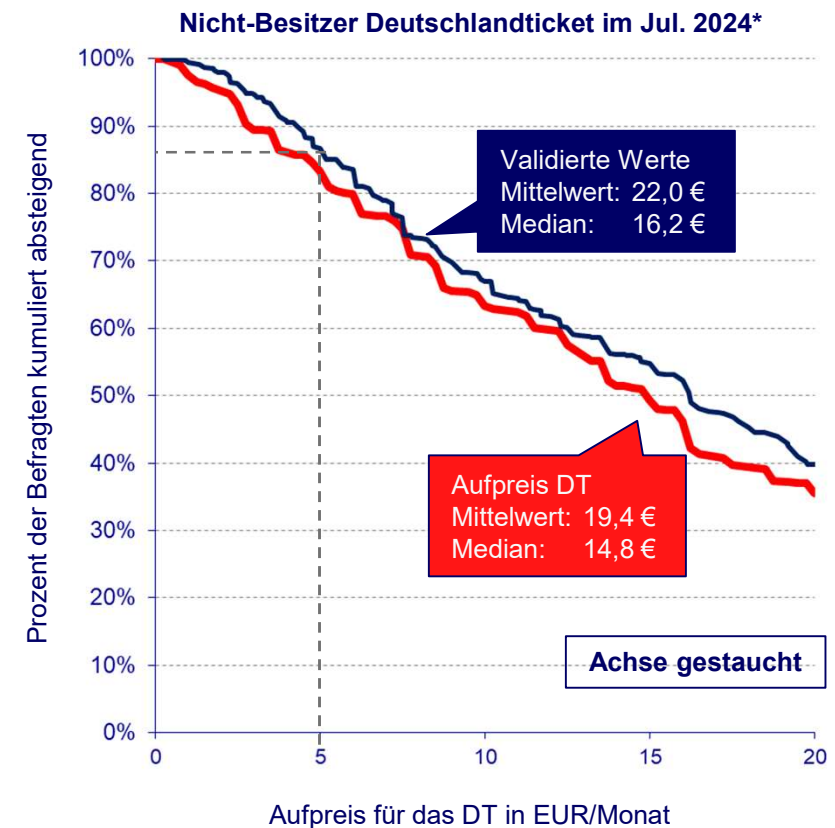
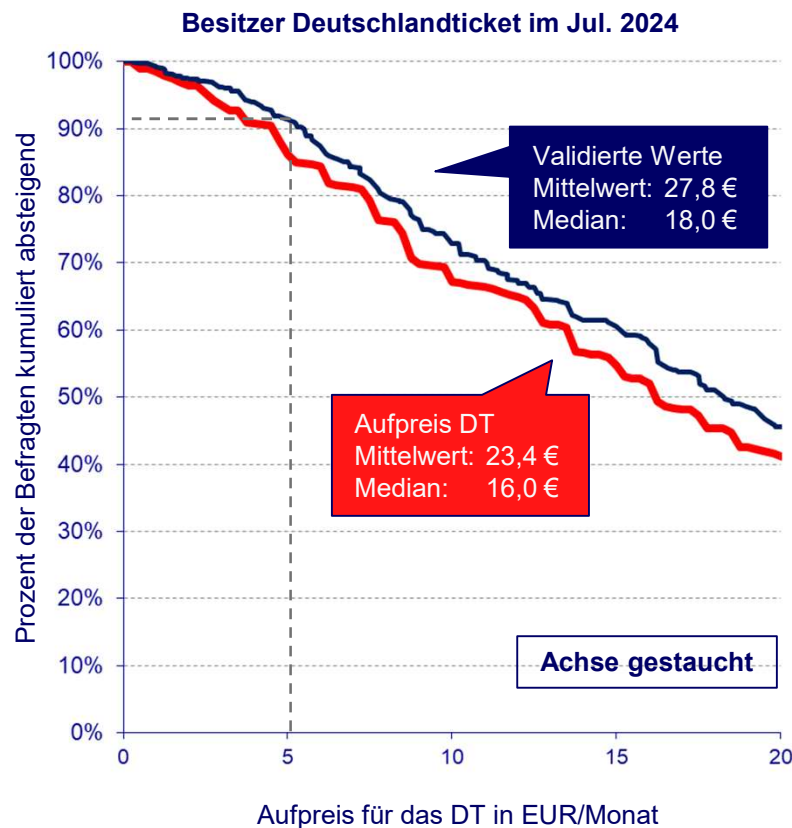
* Ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

1) Aufpreisbereitschaft = Zahlungsbereitschaft minus Preis des Deutschlandtickets.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Insgesamt reagierten Befragte, die aktuell nicht über ein Deutschlandticket verfügen, stärker auf Preiserhöhungen

Validierung der Aufpreisbereitschaft für das Deutschlandticket – differenziert nach DT-Besitz¹⁾



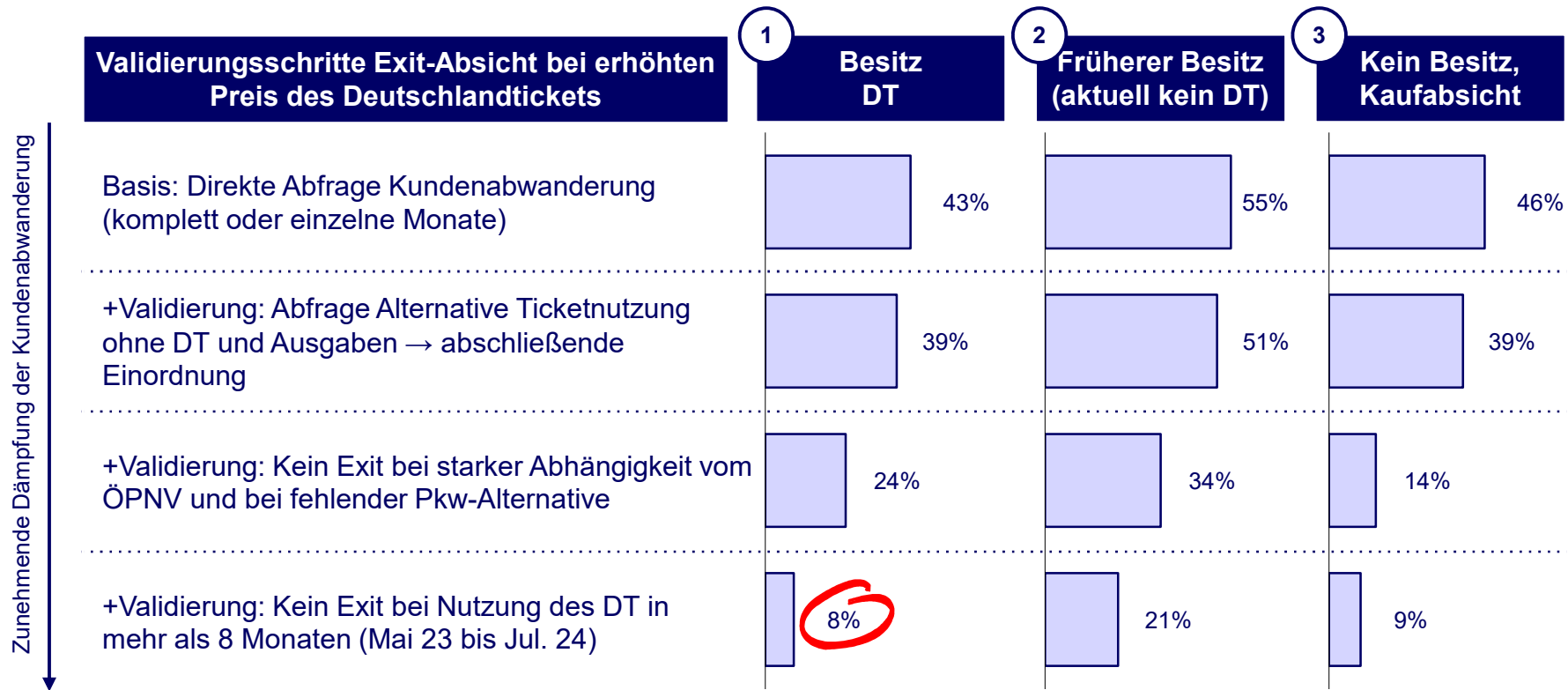
* Ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

1) Aufpreisbereitschaft = Zahlungsbereitschaft minus Preis des Deutschlandtickets.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Direkte Abfrage Exit-Absicht: Nach Validierung würden 8 % der aktuellen DT Besitzer bei einem um 5 Euro erhöhten Preis abwandern

Exit-Absicht bei einer Erhöhung des DT-Preises um 5 Euro [% der Befragten]¹⁾

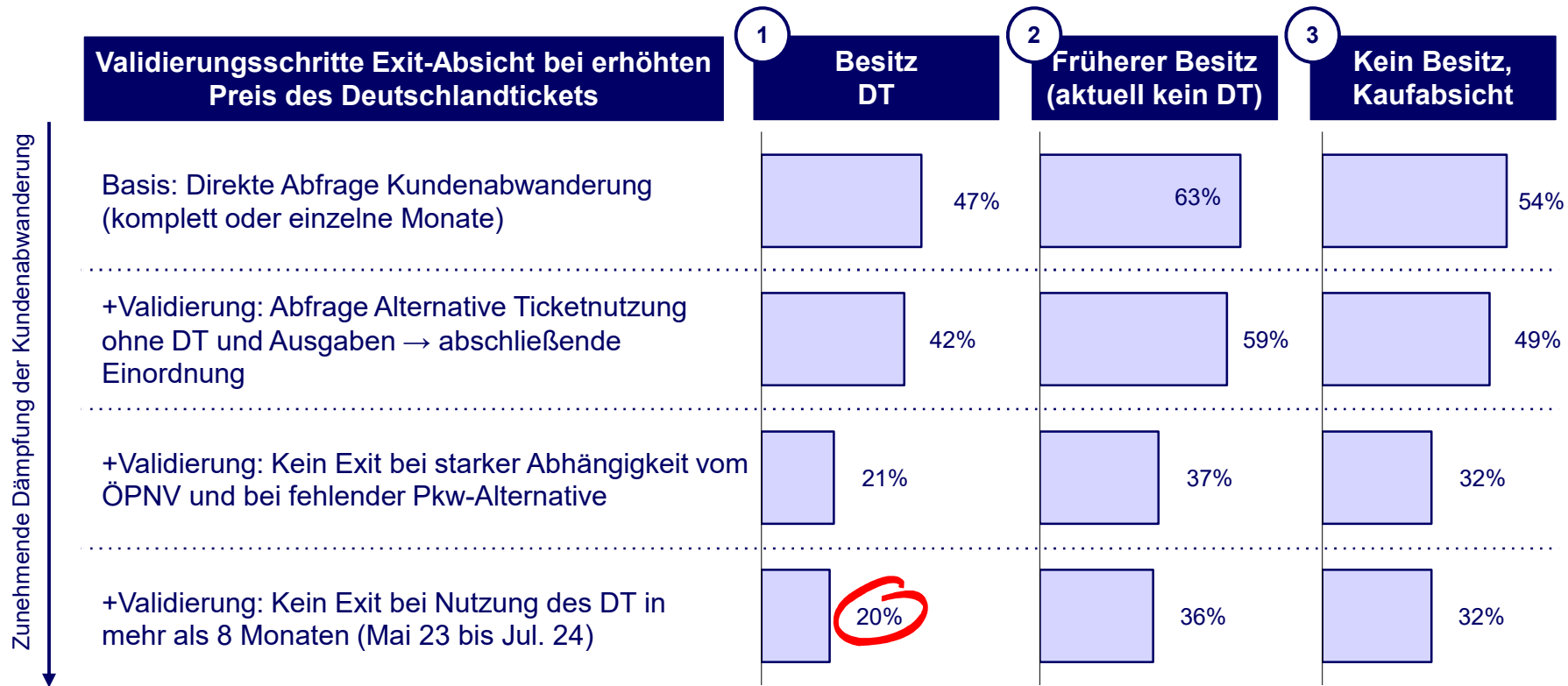


1) Stellen Sie sich vor, der Preis des Deutschlandtickets würde für Sie auf xxx Euro (gezahlter Preis plus 5 Euro, z.B. bisher 34 Euro, jetzt 39 Euro) monatlich steigen. Beachten Sie, dass die Preise für Tickets außerhalb des Deutschlandtickets seit 2023 preislich angehoben worden sind und Monatskarten im Verkehrsverbund teilweise teurer sind als das Deutschlandticket. Welche Auswirkungen hätte das für Sie?

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Direkte Abfrage Exit-Absicht: Nach Validierung würden 20 % der aktuellen DT Besitzer bei einem um 10 Euro erhöhten Preis abwandern

Exit-Absicht bei einer Erhöhung des DT-Preises um 10 Euro [% der Befragten]¹⁾



1) Stellen Sie sich vor, der Preis des Deutschlandtickets würde für Sie auf xxx Euro (gezahlter Preis plus 10 Euro, z.B. bisher 34 Euro, jetzt 44 Euro) monatlich steigen. Beachten Sie, dass die Preise für Tickets außerhalb des Deutschlandtickets seit 2023 preislich angehoben worden sind und Monatskarten im Verkehrsverbund teilweise teurer sind als das Deutschlandticket. Welche Auswirkungen hätte das für Sie?

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Die Preiselastizität liegt bei DT-Besitzern bei Preiserhöhungen um 5 Euro bei ca. 0,7 – bei stärkeren Preiserhöhungen liegt diese über 1

Berechnung der Preiselastizitäten für unterschiedliche Preispunkte und Teilsegmente


Kennziffer	Ausprägung (reg. DT)	Besitz DT Jul. 24	DT-Alt-Abo-Kunden	DT-Neu-Abo-Kunden	Kein DT-Besitz ³⁾
Kundenabwanderung ¹⁾	+2,5 Euro	2,4%	1,4%	3,3%	2,9%
	+5 Euro	6,7%	5,5%	7,9%	10,8%
	+10 Euro	21,1%	16,7%	25,5%	26,0%
	+15 Euro	31,9%	28,9%	34,8%	37,2%
	+20 Euro	42,4%	37,4%	47,4%	48,7%
Preisveränderung (in %)	+2,5 Euro	5,1%	5,1%	5,1%	5,1%
	+5 Euro	10,2%	10,2%	10,2%	10,2%
	+10 Euro	20,4%	20,4%	20,4%	20,4%
	+15 Euro	30,6%	30,6%	30,6%	30,6%
	+20 Euro	40,8%	40,8%	40,8%	40,8%
Preiselastizität der Nachfrage ²⁾	+2,5 Euro	0,47	0,28	0,65	0,58
	+5 Euro	0,66	0,54	0,77	1,06
	+10 Euro	1,04	0,82	1,25	1,27
	+15 Euro	1,04	0,94	1,14	1,21
	+20 Euro	1,04	0,92	1,16	1,19

1) Validiertes Exit aus dem DT-Besitz.

2) Kundenabwanderung (Nachfrageverlust in %) im Verhältnis zu Preisveränderung (in %), Ergebnis dimensionslos.

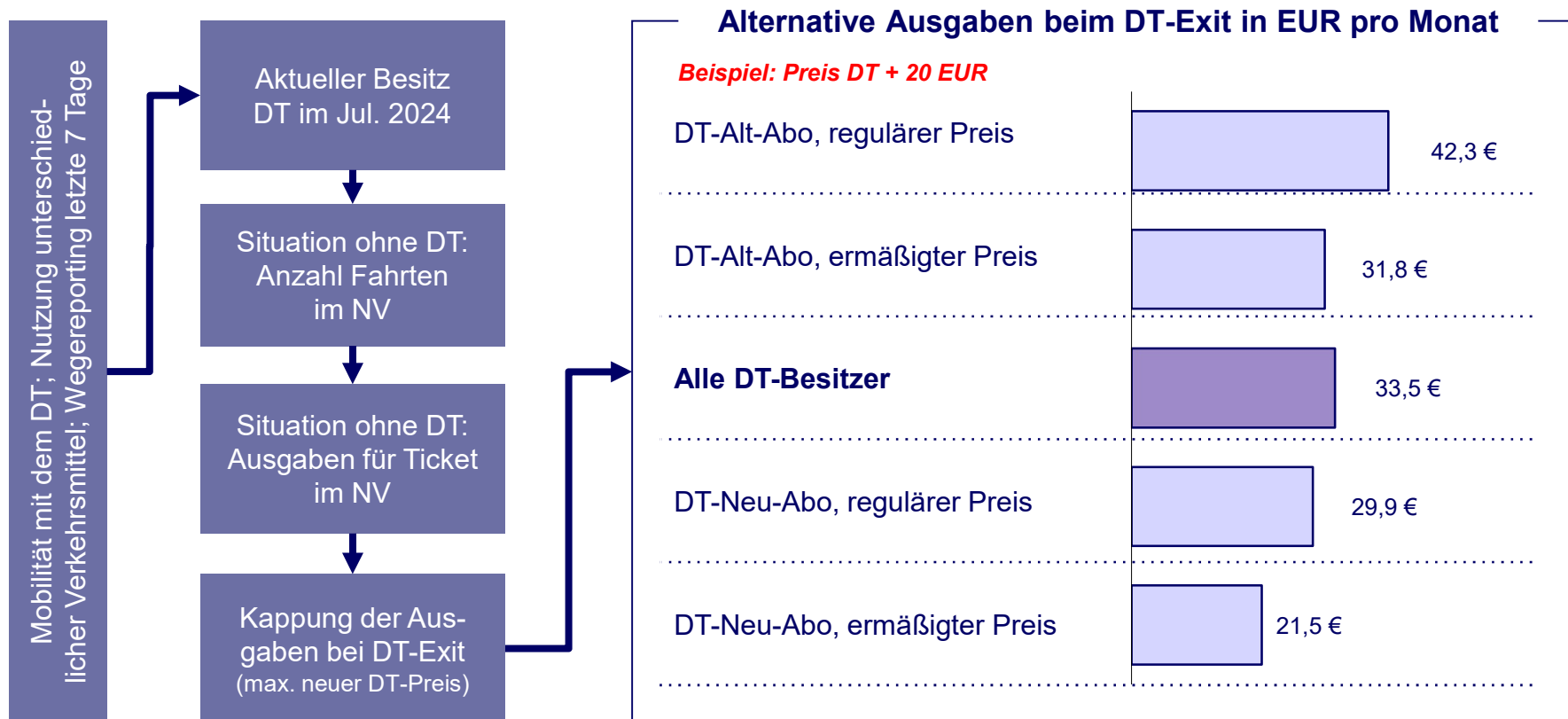
3) Ehemalige DT-Besitzer und Personen mit DT-Kaufabsicht.

Treiberanalyse zur Preiselastizität der Nachfrage beim DT: Darstellung nach Wichtigkeit geordnet

- 
- Starker Einfluss
1. **Ausgaben ggü. vorher:** Höhere Preiselastizität bei Kunden, die mit DT-Besitz mehr Ausgaben haben (Mehreinnahmen NV), als bei Kunden, die mit DT Ausgaben sparen.
 2. **Einstieg in das DT:** Höhere Preiselastizität bei Kunden, die erst deutlich nach Marktstart DT in das System DT eingestiegen sind, als bei DT-Kunden, die das Ticket seit Beginn dauerhaft nutzen.
 3. **ÖPNV-Nutzung vor dem DT:** Höhere Preiselastizität bei Kunden, die den ÖPNV vor Einführung des DT wenig / selten genutzt haben, als bei Kunden, die bereits Heavy-User ÖPNV waren.
- Mittlerer Einfluss
4. **Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit:** Höhere Preiselastizität bei Kunden, die mit der Pünktlichkeit während der Fahrt im ÖPNV unzufrieden, sind als bei zufriedenen Kunden.
 5. **Zielgruppe DT Besitz:** Höhere Preiselastizität bei Kunden, die aktuell kein DT besitzen (Kaufpotenzial), als bei aktuellen Besitzern des DT.
 6. **Abo-Historie:** Höhere Preiselastizität bei Kunden, die vor dem aktuellen DT kein ÖPNV-Abo genutzt haben (Neu-Abo-Kunden), als bei DT-Alt-Abo-Kunden (ÖPNV-Abo im Jan.-Apr. 23).
- Geringer Einfluss
7. **Region (Ost-West):** Leicht höhere Preiselastizität bei DT-Kunden in Westdeutschland im Vergleich zu Ostdeutschland (Unterschiede nicht signifikant).

DT-Besitzer, die bei einer Preisanhebung um 20 EUR das DT nicht mehr nutzen, kommen auf Alternativausgaben im NV von 34,30 EUR monatlich

Ablauf zur Messung und Validierung der alternativen Ausgaben im NV ohne DT-Besitz¹⁾



1) Sie haben angegeben, dass Sie im Juli 2024 ca. ... Fahrten mit dem Deutschlandticket unternommen haben. Stellen Sie sich vor, es würde das Deutschlandticket nicht geben: Wie viele Fahrten hätten Sie im Juli 2024 dann mit dem Nahverkehr unternommen. Bitte schätzen Sie die Zahl der Fahrten gegebenenfalls. Und: Bezogen auf diese ... (einblenden) Fahrten im Juli 2024 mit dem Nahverkehr: Wie viel Euro hätten Sie dafür ausgegeben? → EFK, ZK.

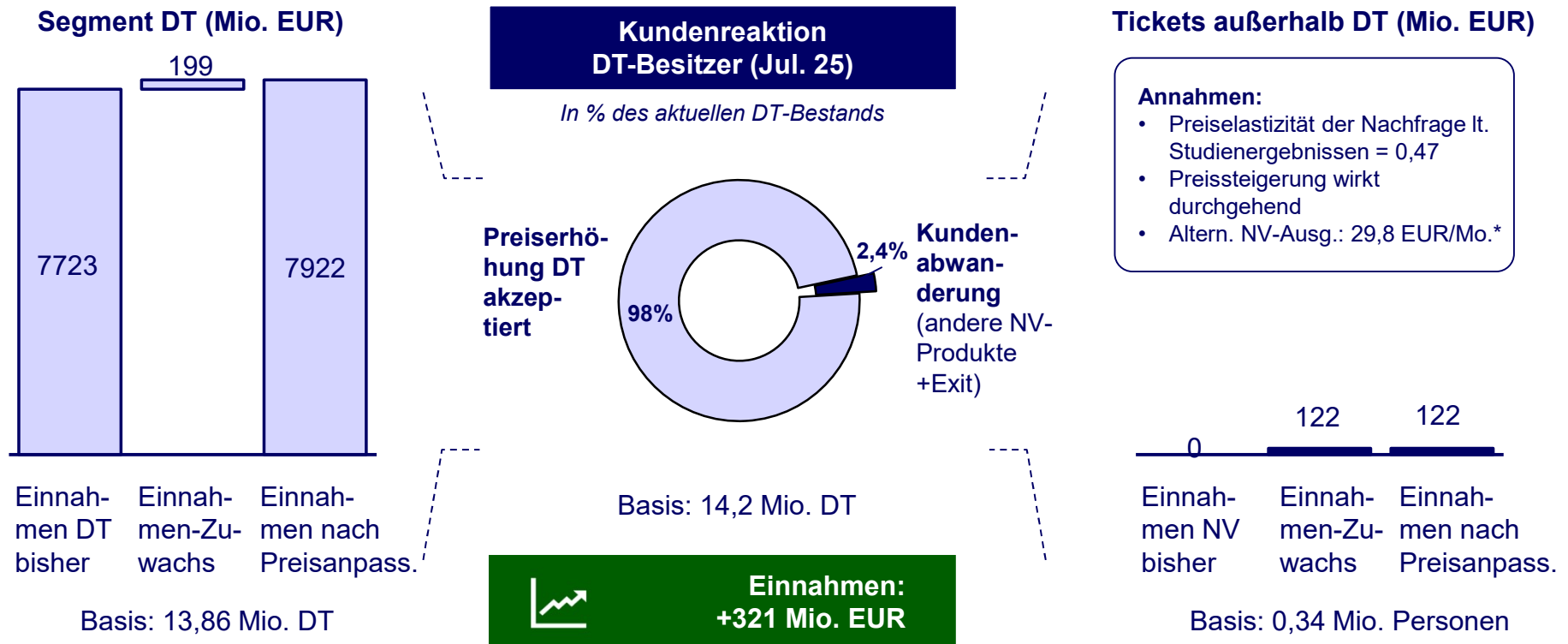
Quelle: **exeo** Strategic Consulting

Erläuterung: Simulation Preiserhöhung um 5,1 % (+2,50 Euro)

1. In der **Ausgangssituation** geben 14,2 Mio. DT-Besitzer im Mittel 45,30 Euro monatlich aus (644 Euro p.a.), sie generieren damit Einnahmen (heute) von 7.723 Mio. Euro p.a. Mit der Preiserhöhung kommt es zum Split (Gruppe A/B).
2. Die **Gruppe A** (ca. 97,6 %, 13,68 Mio. Personen) **verbleibt im DT** und zahlt einen höheren Preis (Ø 47,60 Euro pro Monat), die dabei entstehenden Einnahmen liegen bei 7.922 Mio. Euro p.a. (d.h. ca. **199 Mio. Euro** p.a. höher als in der Basis).
3. Die **Gruppe B** (2,4 %) **wandert** aus dem DT-Segment **ab**. Es kommt dabei zu unterschiedlichen **Anpassungsreaktionen**, zum Beispiel einem kompletten Ausstieg aus dem Nahverkehr oder einer alternativen Nutzung des NV mit anderen Tickets (Zeitkarten, Bartarif etc.): In Summe geben diese Personen (0,34 Mio. Personen) noch Ø 29,8 Euro pro Monat im NV aus. Dabei ergeben sich Einnahmen in Höhe von **122 Mio. Euro p.a.**
4. Die neuen zusätzlichen Gesamteinnahmen nach Preisanpassung sind jährlich +199 Mio. Euro im DT-Segment und +122 Mio. Euro im DT-Exit-Segment, d.h. die Einnahmen im NV liegen etwa **321 Mio. Euro höher** als in der Ausgangssituation (aktuelles Preisniveau).
5. In der Kalkulation sind folgende Aspekte berücksichtigt: (1) Die Berechnung bezieht sich nur auf die **aktuellen DT-Besitzer** (Jul. 24); (2) wird von einer effektiven Preissteigerung von 5,1 % auf **allen Endkunden-Ebenen** ausgegangen.

Simulation: Preiserhöhung um 5,1 % (2,50 EUR) führt zu etwa 2,4 % Kundenabwanderung aus dem DT und ca. 321 Mio. EUR Einnahmenplus

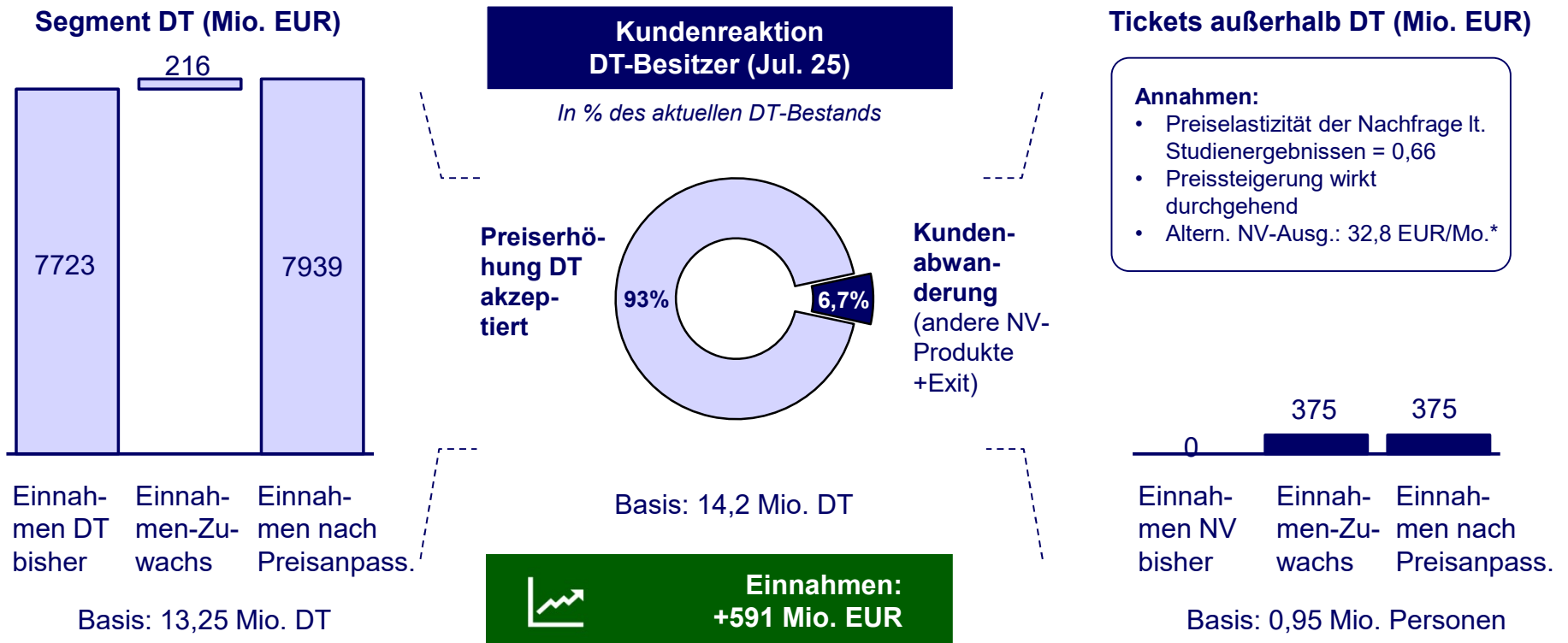
Einnahmewirkung: DT-Preis um 5,1 % erhöht (49→52,50 EUR): Segment DT-Besitz im Jul. 2024



* Bestimmung Fahrtvolumen und Ticketausgaben im Szenario ohne DT-Besitz; Kappung der Ausgaben, die über den neuen DT-Preis hinausgehen.

Simulation: Preiserhöhung beim DT um 10,2 % (5 EUR) führt zu etwa 7 % Kundenabwanderung aus dem DT und ca. 591 Mio. EUR Einnahmenplus

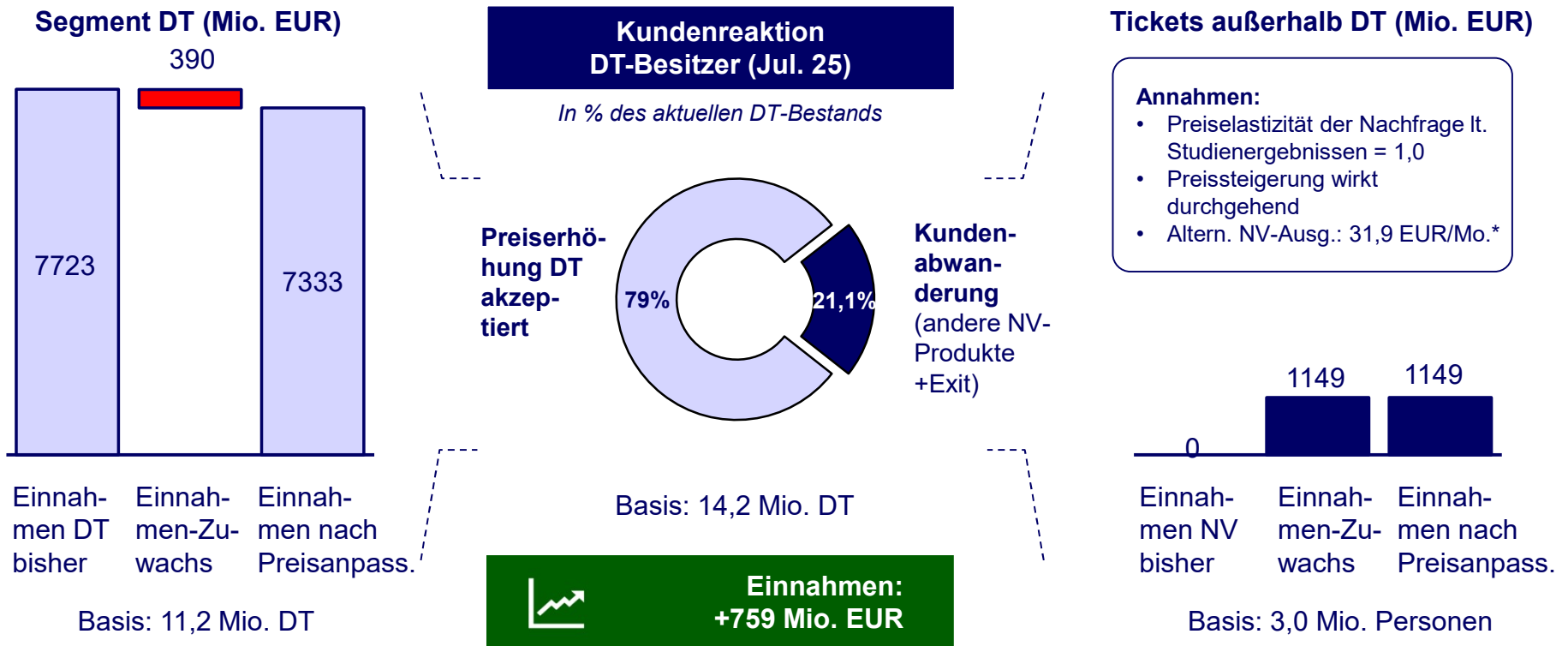
Einnahmewirkung: DT-Preis um 10,2 % erhöht (49→54 EUR): Segment DT-Besitz im Jul. 2024



* Bestimmung Fahrtvolumen und Ticketausgaben im Szenario ohne DT-Besitz; Kappung der Ausgaben, die über den neuen DT-Preis hinausgehen.

Simulation: Preiserhöhung beim DT um 20,4 % (10 EUR) führt zu etwa 21 % Kundenabwanderung aus dem DT und ca. 759 Mio. EUR Einnahmenplus

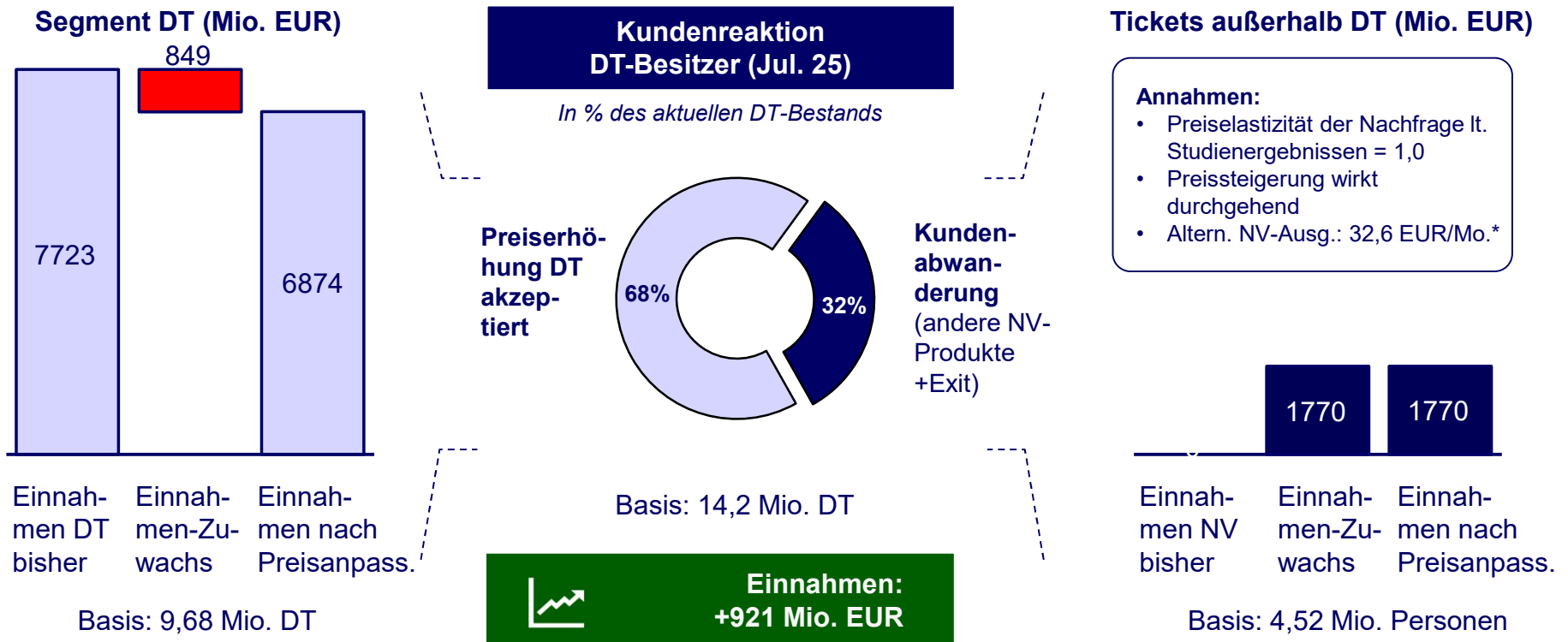
Einnahmewirkung: DT-Preis um 20,4 % erhöht (49→59 EUR): Segment DT-Besitz im Jul. 2024



* Bestimmung Fahrtvolumen und Ticketausgaben im Szenario ohne DT-Besitz; Kappung der Ausgaben, die über den neuen DT-Preis hinausgehen.

Simulation: Preiserhöhung beim DT um 30,6 % (15 EUR) führt zu etwa 32 % Kundenabwanderung aus dem DT und ca. 921 Mio. EUR Einnahmenplus

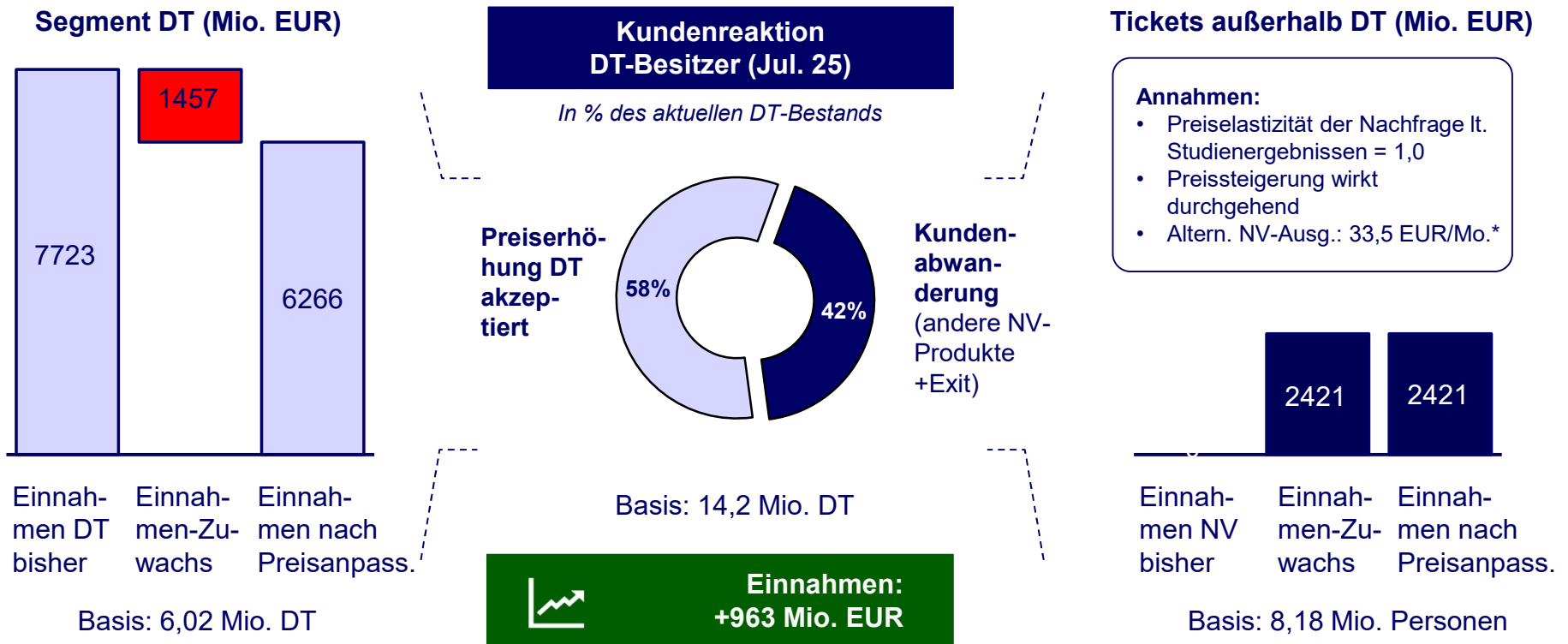
Einnahmewirkung: DT-Preis um 30,6 % erhöht (49→64 EUR): Segment DT-Besitz im Jul. 2024



* Bestimmung Fahrtvolumen und Ticketausgaben im Szenario ohne DT-Besitz; Kappung der Ausgaben, die über den neuen DT-Preis hinausgehen.

Simulation: Preiserhöhung beim DT um 40,8 % (20 EUR) führt zu etwa 42 % Kundenabwanderung aus dem DT und ca. 963 Mio. EUR Einnahmenplus

Einnahmewirkung: DT-Preis um 40,8 % erhöht (49→69 EUR): Segment DT-Besitz im Jul. 2024



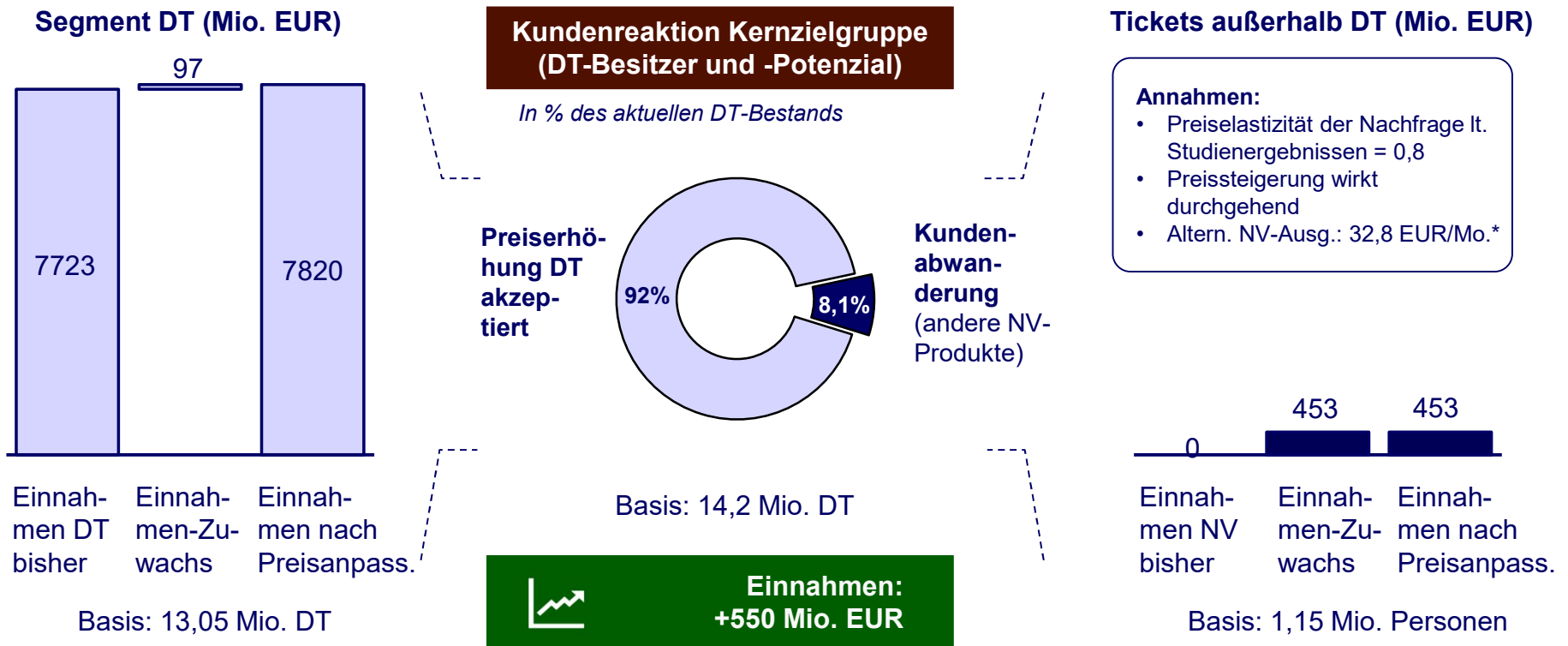
* Bestimmung Fahrtvolumen und Ticketausgaben im Szenario ohne DT-Besitz; Kappung der Ausgaben, die über den neuen DT-Preis hinausgehen.

Argumentation: Höhere Preiselastizität der Nachfrage (>1) bei stärkerer Preisanpassung (> 10 Euro) – Beispiel DT-Preis von 69 Euro

1. Preispsychologie (a) - **Preisanker**: Für viele Menschen ist das DT mit dem bestehenden Preis zu teuer (siehe auch Argumentation der Verbraucherverbände). Auch, wenn das nicht fair erscheinen mag, stellt das 9-Euro-Ticket immer noch eine Referenz für viele Verbraucher dar.
2. Preispsychologie (b) - **Preisfairness**: Durch die starken Preissteigerungen außerhalb des DT (Bartarif, ZK) ist der Break-even zugunsten des DT verschoben worden → „DT als preisliche Rettungsinsel“, dieser Effekt würde mit einer starken Preiserhöhung „zurückgedreht“. Das Risiko besteht sogar darin, dass Personen, die als Kunden gewonnen werden konnten, wieder komplett aus dem System NV aussteigen („Bartarif zu teuer, ZK zu teuer, DT zu teuer“).
3. Preispsychologie (c) - **Nutzungsbarriere**: Bei Neukunden, die erst ab dem 10. Kalendertag des Monats ein DT kaufen möchten, lägen die minimalen Ausgaben beim „DT-Preis +20 Euro“ dann bei $(69 \cdot 2 =) 138$ Euro. Das wird viele potenzielle Neueinsteiger abschrecken.
4. Nutzungsstruktur: Im Mittel wird das DT zwar für ca. 29 Fahrten genutzt. Die **Nutzungsstruktur** ist allerdings sehr fragmentiert, Intensivnutzer auf der einen Seite und Personen mit geringer Nutzung auf der anderen Seite: 24 % der aktuellen DT-Besitzer nutzen das DT an 0-5 Tagen im Monat. Bei einem um 20 Euro erhöhten Preis sinkt der Anteil des Segments „Sparer mit DT“ deutlich.
5. Nutzerstruktur des DT: Der **DT-Bestand** ist keine feste Größe, obwohl ca. 44 % der Nutzer das DT seit Marktstart durchgehend besitzen. Gut 50 % der Kunden mit DT sind Neu-Abo-Kunden, die das DT weniger intensiv nutzen als Alt-Abo-Kunden. Es gibt monatlich Zu- und Abwanderung.

Simulation: Erweiterte Zielgruppe: Mit Preiserhöhung beim DT um 5 EUR etwa 10 % Kundenabwanderung und ca. 550 Mio. Zusatz-Einnahmen

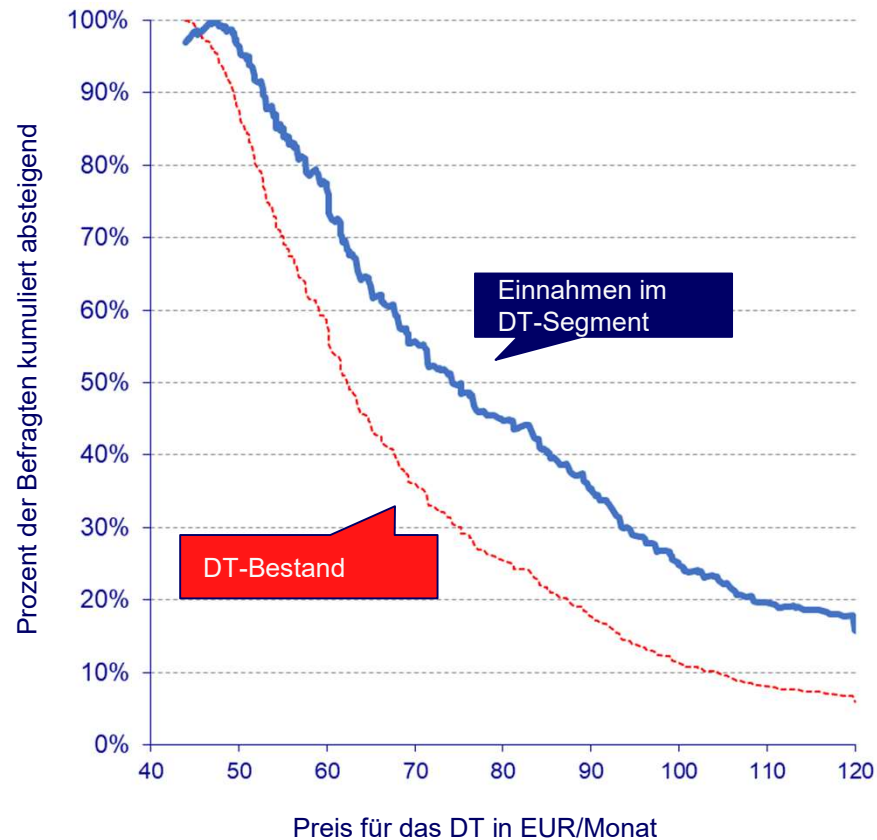
Einnahmenwirkung: DT-Preis um 5 Euro erhöht: Segment DT-Besitz und -Potenzial (Jul. 2024)



* Bestimmung Fahrtvolumen und Ticketausgaben im Szenario ohne DT-Besitz; Kappung der Ausgaben, die über den neuen DT-Preis hinausgehen.

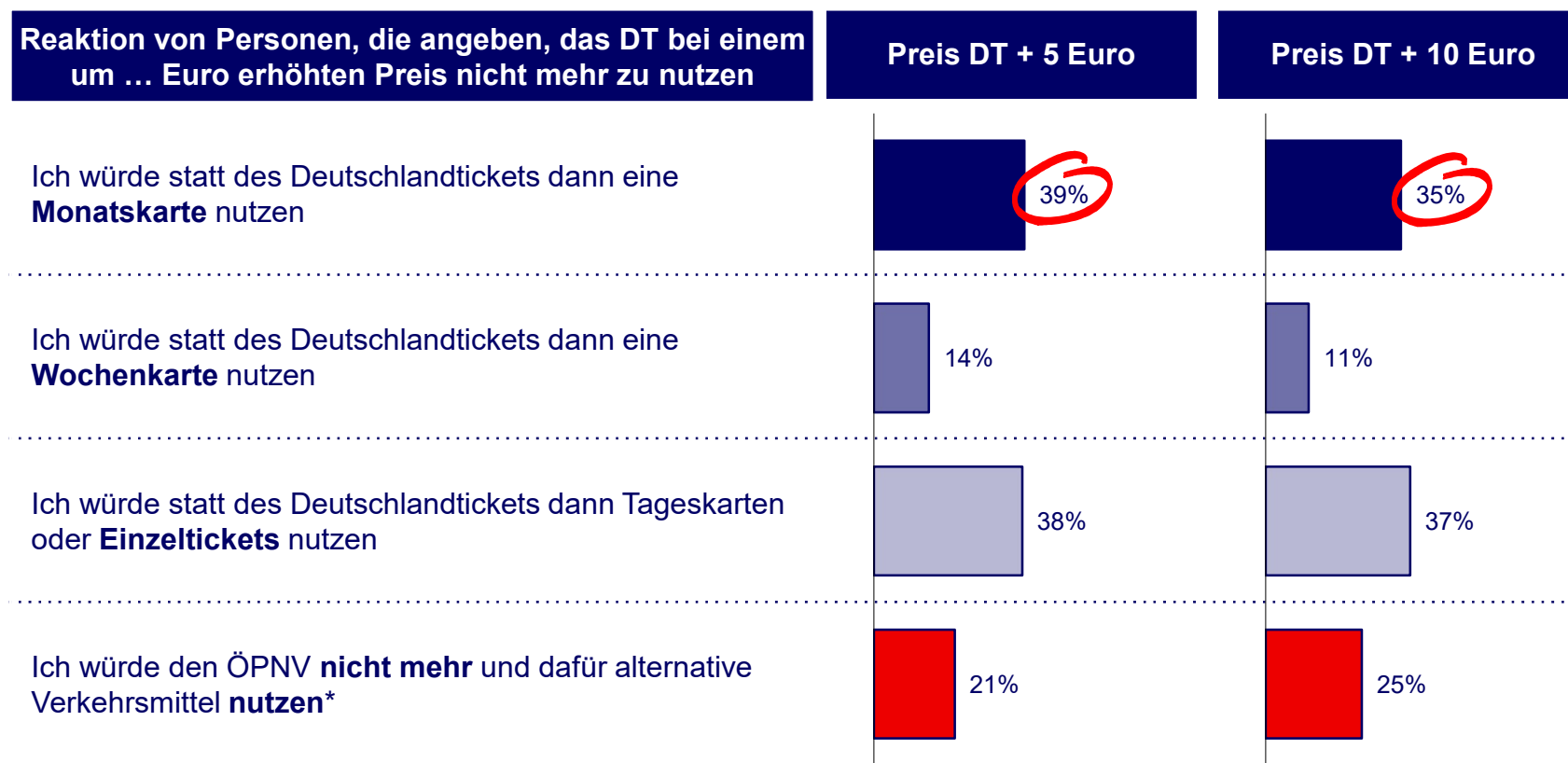
Bei geringen Preissteigerungen lässt sich das Einnahmenniveau im DT-Segment steigern, bei Preisen von mehr als 55 Euro deutliche Reduzierung

Bestands- und Einnahmewirkungen in Abhängigkeit von Preispunkt: Segment DT-Besitz im Jul. 2024



Bei Exit aus dem DT sehen die Befragten in 35-39 % der Fälle die Nutzung von Monatskarten als Alternative zum DT

Alternative Nutzung des Nahverkehrs bei Nicht-Besitz des DT [% der Befragten]¹⁾



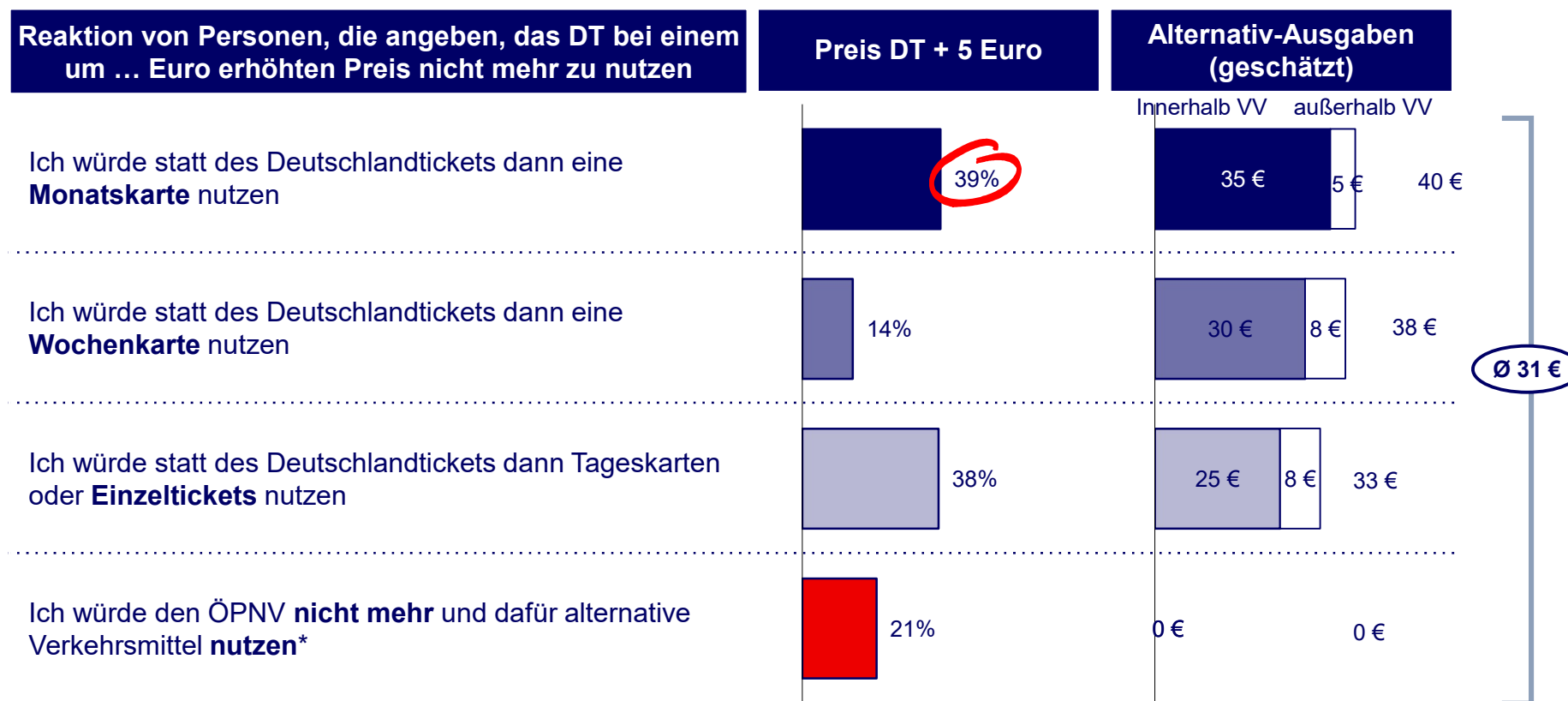
* Nicht eingeblendet bei Zustimmung zur Aussage „Ich wäre auch ohne das Deutschlandticket auf den Nahverkehr angewiesen, um meine Mobilitätsbedürfnisse zu decken“. Ergebnis vor Validierung.

1) Wie würden Sie den Nahverkehr nutzen, wenn Sie das Deutschlandticket nicht mehr besitzen? Personen, die das DT nicht mehr nutzen.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

Über die Struktur der alternativ genutzten Tickets zum DT lässt sich die Höhe der Alternativ-Ausgaben beim DT-Exit plausibilisieren

Alternative Nutzung des Nahverkehrs und Ausgaben bei Nicht-Besitz des DT [% der Befragten]¹⁾



* Nicht eingeblendet bei Zustimmung zur Aussage „Ich wäre auch ohne das Deutschlandticket auf den Nahverkehr angewiesen, um meine Mobilitätsbedürfnisse zu decken.“

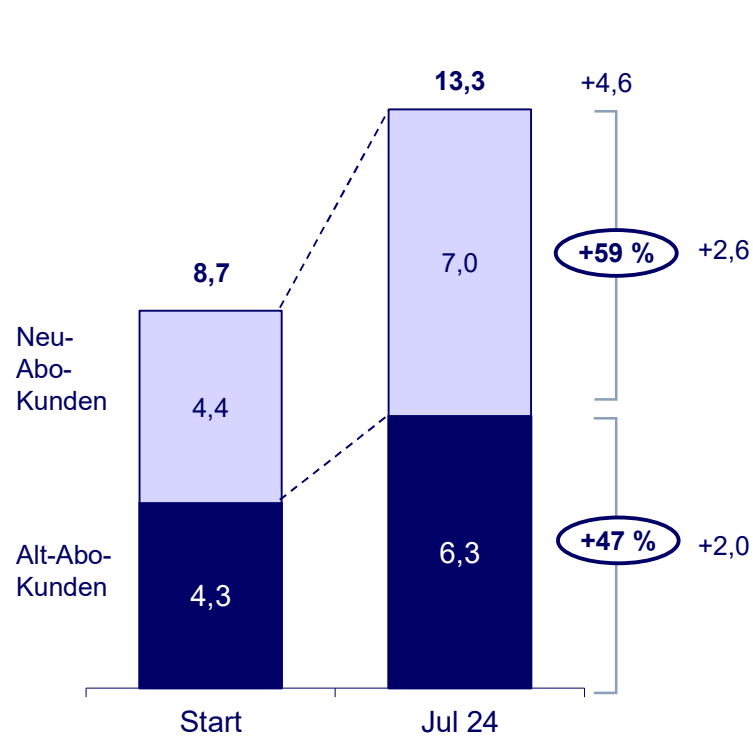
1) Wie würden Sie den Nahverkehr nutzen, wenn Sie das Deutschlandticket nicht mehr besitzen? Personen, die das DT nicht mehr nutzen.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

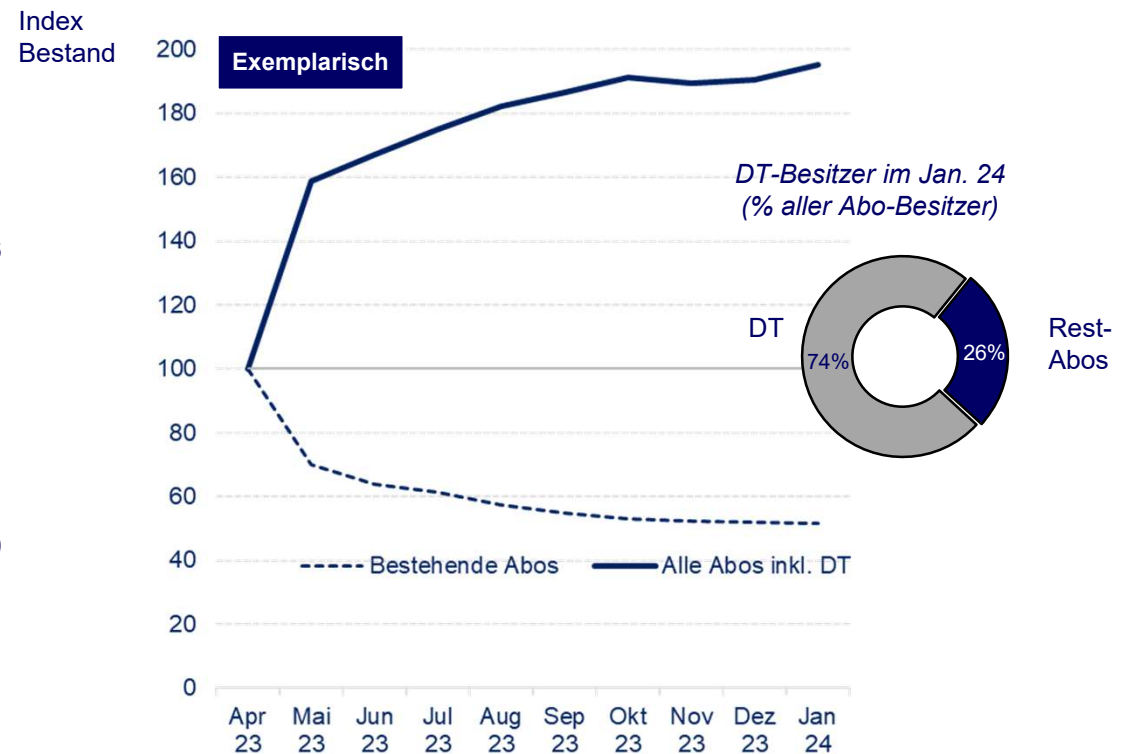
Seit Marktstart des DT ist der Bestand um mehr als 50 % angewachsen – überproportional im Segment Neu-Abo-Kunden

Entwicklung des Bestands an Deutschlandtickets und Abonnements im Nahverkehr insgesamt

DT-Bestandsveränderung Mai 23 bis Jul. 24 (Mio. DT)¹⁾



Beispielhafte Veränderung der Abo-Bestandsstruktur eines VV²⁾



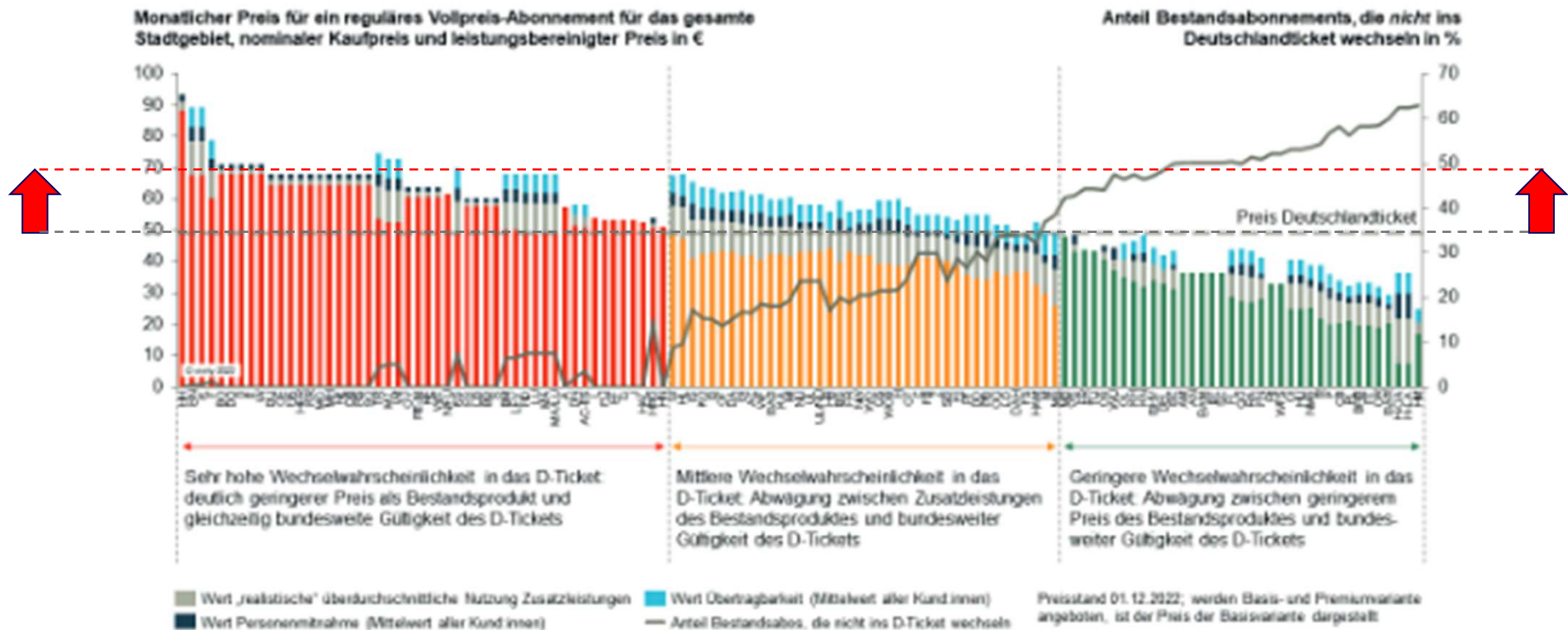
1) Marktstart DT im Mai 23 ca. 13,7 % DT-Besitz in der Bevölkerung, 49 % Alt-Abo-Kunden

2) Projektbeispiel Sicht eines Verkehrsverbunds; Werte indexiert (Apr. 23=100); Abo-Bestand ohne Studierende.

Quelle: **exeo** Strategic Consulting AG

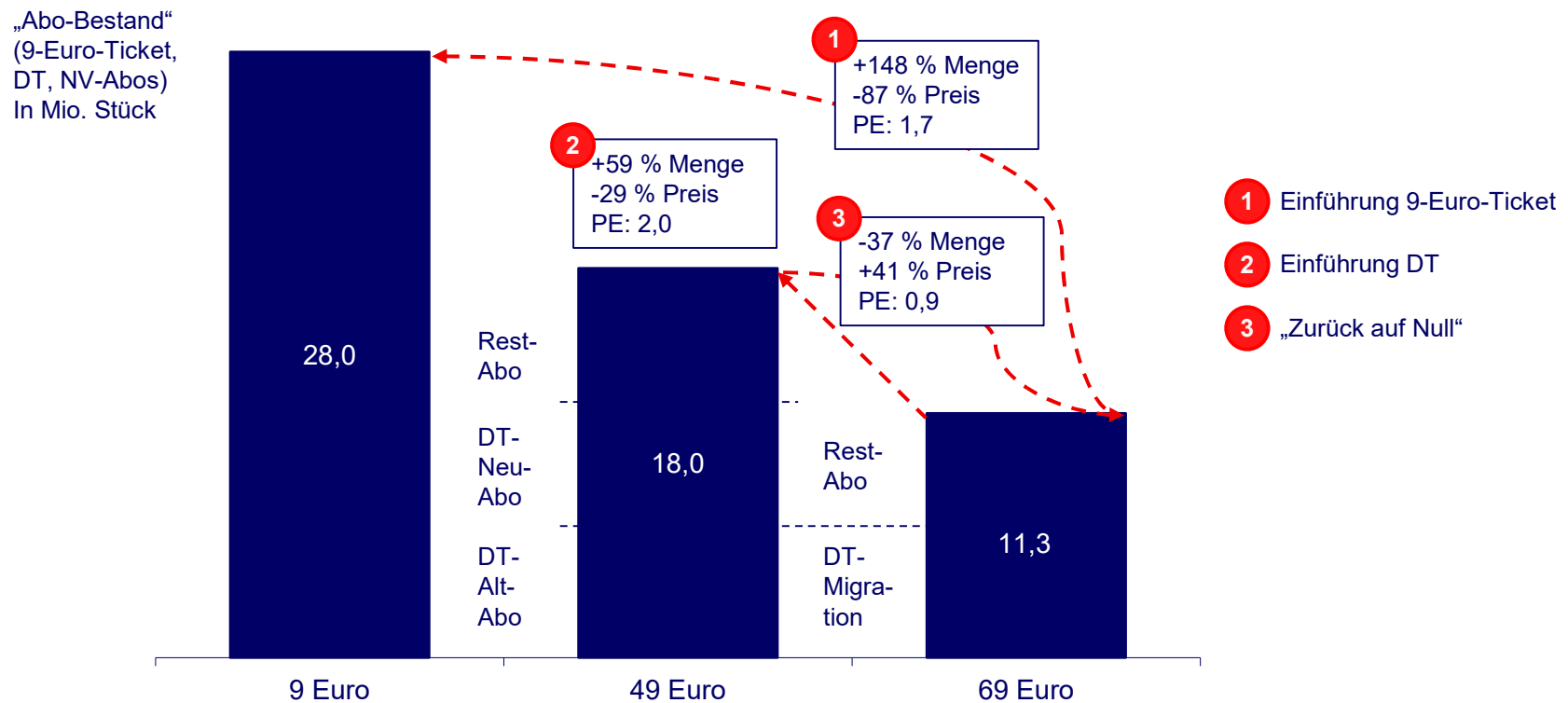
Bei einem DT-Preis von 69 Euro sind stärkere Wanderungswirkungen in bestehende Abo-Monatskarten der Verkehrsverbünde zu erwarten

Vergleich: Preise regulärer Abo-Monatskarten mit dem DT-Preis von 49 Euro bzw. 69 Euro (2022)



Konzeptionell lässt sich zeigen, dass die Preiselastizitäten bei starken Preisveränderungen bei absolut 1 und höher liegen

Abschätzung von Preiselastizitäten bei starken Preisveränderungen (NV-Abos)





Unter Risikogesichtspunkten sollte im Falle einer Preismaßnahme eher von elastischen als unelastischen Kundenreaktion ausgegangen werden

Beispiel Preis DT +10 Euro: Vergleich wahre und ermittelte Werte der Preiselastizität der Nachfrage

Bei Anhebung des DT-Preises von 49 auf 59 Euro ergeben sich im Falle einer unelastischen Nachfrage-reaktion fast 1 Mrd. Euro Zusatzeinnahmen, (PE=0,5). Bei einer elastischen Nachfrage-reaktion (PE=1) sind dies ca. 0,6 Mrd. Euro; im Falle einer Fehlprognose erfüllen sich die Erwartungen in Hinblick auf Zusatzeinnahmen nicht.

Wahre Preiselastizität der Nachfrage

Wahre Preiselastizität der Nachfrage	Ca. 1 (=elastisch)	 <p>Einnahmenwirkung der Preisanpassung überschätzt (real weniger Einnahmewachstum; starker Mengenverlust)</p>	Einnahmen korrekt prognostiziert
	Deutlich <1 (unelastisch)	Einnahmen korrekt prognostiziert	<p>Einnahmenwirkung der Preisanpassung unterschätzt (real mehr Einnahmewachstum; geringer Mengenverlust)</p> 
		Deutlich <1 (unelastisch)	Ca. 1 (=elastisch)

In diesem Fall werden die erwarteten Einnahmewirkungen in der Realität übertroffen, die Abwanderung vom Kunden aus dem DT ist geringer als angenommen.

Ermittelte Preiselastizität der Nachfrage

Agenda

1. Zielsetzung und Methodik
2. Deutschlandticket-Nutzer und -Absatzpotenzial
3. Nutzung und Bewertung des Deutschlandtickets
4. Verkehrsmittelwahl und Fahrtenverlagerung
5. Preissensibilität und Abwanderungsrisiko
6. Fazit

Fazit 1

- **Nutzer des Deutschlandtickets:** 21 % der Befragten sind im Jul. 2024 Besitzer des Deutschlandtickets – 6 % verfügen über eine andere Zeitkarte im Abo, 50 % sind NV-Nichtnutzer

Fazit 2

- **Kaufpotenzial:** Zusätzlich zu den bestehenden Ticketbesitzern geben 6 % der Befragten ohne DT an, das Deutschlandticket in den nächsten 2 Monaten kaufen zu wollen → Σ 27 % Absatzpotenzial

Fazit 3

- **Regionale Perspektive:** Das Deutschlandticket (DT) ist nicht nur ein „Ticket für Großstädter“ – fast jeder zweite DT-Besitzer stammt aus Wohnorten <0,1 Mio. Einwohner

Fazit 4

- **Aktivierung von ÖPNV-Selten-/Nichtnutzern:** Fast jeder zweite Besitzer des Deutschlandtickets hat vor Mai 2023 den ÖPNV im Verbundgebiet intensiv genutzt, 12 % waren Selten-/Non-User des ÖPNV

Fazit 5

- **Preis des DT:** Etwa ein Drittel der Befragten in der Kernzielgruppe nutzen ein Deutschlandticket zu einem ermäßigten Preis

Fazit 6

- **Ausgabenveränderung:** 61 % der Besitzer des Deutschlandtickets haben mit dem Ticket geringere Ausgaben für Mobilität im Nahverkehr als vor DT-Einführung (Mai 2023)

Fazit 7

- **Nutzung des DT:** Das Deutschlandticket wird überwiegend für die Nutzung des ÖPNV im Nahbereich genutzt – 58 % der Fahrten am Wohnort (Zielort)

Fazit 8

- **Kundenzufriedenheit ÖPNV:** 33 % der Befragten (35 % der DT-Besitzer) sind im Jul. 2024 vollkommen oder sehr zufrieden mit der Leistung des ÖPNV

Fazit 9

- **Geplanter Ticketbesitz:** DT-Besitzer planen die Nutzung des DT im Durchschnitt für ø 9,8 Monate – 65 % planen eine dauerhafte Nutzung (11-12 Monate)

Fazit 10

- **Zufriedenheit mit dem DT:** 13 % der Nutzer des DT sind im Jul. 2024 mit der letzten Fahrt insgesamt weniger zufrieden / unzufrieden – 36 % unzufrieden mit der Pünktlichkeit

Fazit 11

- **Modalanteil:** Im Segment der DT Alt-Abo-Kunden werden nur 18 % der Wege mit dem Pkw unternommen – der ÖPNV-Modalanteil liegt bei etwa 42 %

Fazit 12

- **Fahrtenverlagerung:** Im Zeitraum Jul. 2024 werden bei Neu-Abonnenten mit Deutschlandticket 23 % der DT-Fahrten vom Pkw auf den NV verlagert – im Mittel über alle DT-Besitzer 11 % der Fahrten

Fazit 13

- **Mehrverkehr:** Überdurchschnittlich hohe Mehrverkehrsquoten betreffen DT-Fahrten, die über das Verbundgebiet hinausgehen

Fazit 14

- **Verkehrsleistung:** Pkm-gewichtet erreicht das Deutschlandticket im Jul. 24 eine Mehrverkehrsquote von 23 % – ca. 15 % Pkm-Verlagerung vom Pkw

Fazit 15

- **Verzicht auf das Auto:** Bei einem Zehntel der Besitzer des Deutschlandtickets besteht die Bereitschaft zum Verzicht auf ein Auto

Fazit 16

- **Preispunkte:** In der Befragung wurden die Preispunkte des Van Westendorp-Ansatzes erfasst – das Framing führt im Mittel zu einer Erhöhung um ca. 1-2 EUR

Fazit 17

- **Zahlungsbereitschaft:** Die mittels PSM-Plus ermittelten Zahlungsbereitschaften liegen im Mittel bei ca. 64,8 EUR, validiert sind es Ø 66,3 EUR (aktuelle DT-Besitzer)

Fazit 18

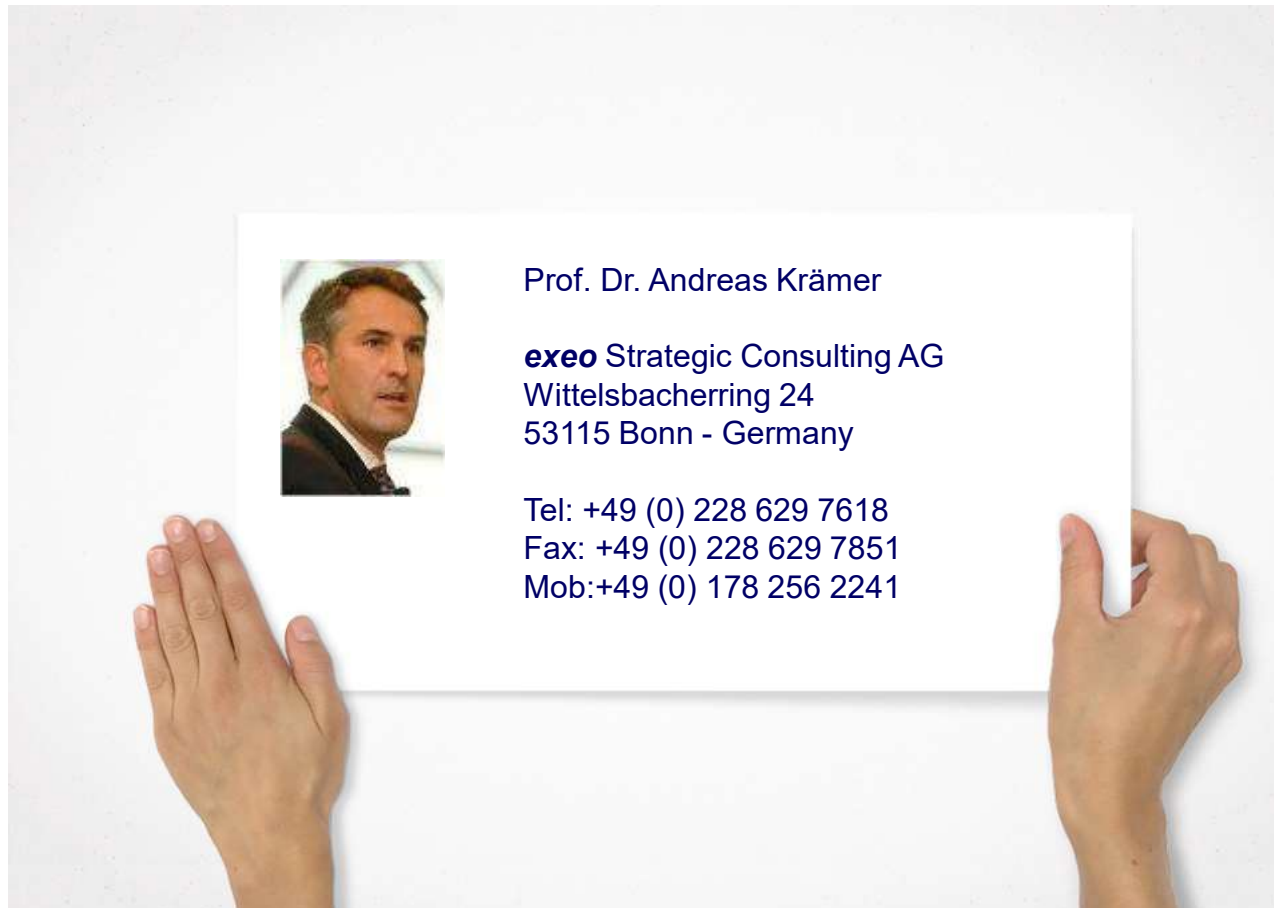
- **Segmentsicht:** Die mittels PSM-Ansatz geschätzten und validierten Zahlungsbereitschaften für einzelne Studienteilnehmer zeigen eine starke Streuung

Fazit 19

- **Preissensitivität:** Insgesamt reagierten Befragte, die aktuell nicht über ein Deutschlandticket verfügen, stärker auf Preiserhöhungen; PE ist im Bereich Bestandskunden ca. 0.5-0,7 (bis + 5 Euro)

Fazit 20

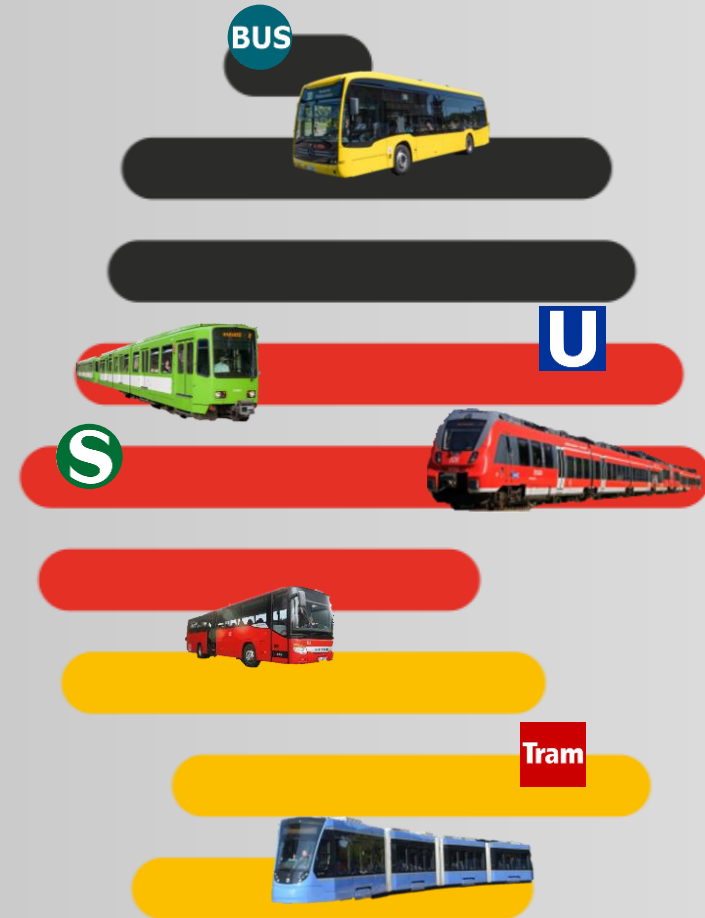
- **Alternativausgaben:** Bei Abwanderung aus dem DT betragen die verbleibenden Ausgaben im Mittel ca. 31-34 Euro monatlich



Evaluation zum Deutschland-Ticket

Preis- und Tarifevaluation

- Bericht zur Preisfindung-



Agenda

- 1. Untersuchungsdesign / Methode**
- 2. Management Summary**
- 3. Anteile genutzter Ticketarten**
- 4. Preiselastizität und Umsatz**
- 5. Umrechnung in absolute Werte**
- 6. Anhang**

1. Untersuchungsdesign / Methode

Erhebung

- Bundesweite, online durchgeführte Repräsentativerhebung

Stichprobe

- Internetnutzende, deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 14 Jahren (Befragungsgesamtheit und Hochrechnungsgesamtheit, siehe Glossar)
- Repräsentativ für die Befragungsgesamtheit
- Befragungszeitraum: 28.6. bis 12.7.2024 (2 Pretests: 14. bis 18.6. / 21. bis 25.6.)
- Stichprobe: 20.028 Personen (disproportional nach Zielgruppen)
- Fokus auf Berichtszeitraum Juni 2024
- 8.776 Personen mit aktuellem Besitz Deutschland-Ticket, 2.531 mit Abo/Zeitkarte, 6.131 mit Bartarif Ticket, 5.176 Nicht-ÖPNV Nutzer im Juni 2024

Gewichtung

- Reproportionalisierung der Zielgruppen und Strukturmerkmale durch Gewichtung anhand der Ergebnisse der bundesweiten Basisstudie für den Juni 2024
- Berücksichtigt: Ticketnutzung, BahnCard Nutzung, Alter, Geschlecht, Bildung, Bundesländer

Fehlertoleranz

- Konfidenzintervalle bei 95% Sicherheitsniveau:
Gesamtstichprobe: +/- 0,3-0,7 %P | DT: +/- 0,5-1,0 %P



Gender - Hinweis

Um die Lesefreundlichkeit des Berichts zu verbessern, wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern ausschließlich die männliche Form verwendet. Im Sinne der Gleichbehandlung gelten entsprechende Begriffe grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform beinhaltet also keine Wertung, sondern hat lediglich redaktionelle Gründe.

Discrete Choice Modelling (DC)

Ermittlung der **DT-Nutzerzahlen** und der **Wanderungsbewegungen zu anderen Ticketarten** für verschiedene Preisstufen des DT (**Preiselastizität**)

→ 49€ | 51,50€ | 54€ | 59€ | 64€ | 69€ | 74€ | 79€

- Realistische Auswahl unter Alternativen – anhand **verbundgenau gestützt bepreister Ticketalternativen**, bei +5,1% Mehrkosten
- Individuelle Abfragesystematik – Preisszenarien je individuelle Nutzung, tatsächlichem Ticketpreis und Antwortverhalten
- Psychologische **Überschätzung** der tatsächlichen **DT-Abwahl** wird **vermieden** – durch **zwei Stufen**: zunächst vereinfachte **Vorfrage**, dann **Verifizierung** der „naiven“ Abwahl je Preisstufe anhand **konkreter und detaillierter Nachfrage**

Vorfrage

Nehmen Sie also mal an, das Deutschland-Ticket hätte im Juni 2024 **64,00 EUR** gekostet. Alle anderen Tickets hätten zudem 5% mehr gekostet als es im Juni 2024 tatsächlich der Fall war (also + 0,50 EUR je 10 EUR). Was hätten Sie vermutlich getan? Wären Sie bei einem Deutschland-Ticket Preis von 64,00 EUR ...

- beim Deutschland-Ticket geblieben
- (hauptsächlich) auf ein anderes Abo gewechselt
- (hauptsächlich) auf eine Monatskarte bzw. Wochenkarten ohne Abo gewechselt
- (hauptsächlich) auf andere Tickets, z.B. Einzeltickets gewechselt
- gar nicht mit dem ÖPNV gefahren

Nachfrage *gekürzt*

① Hier können Sie noch einmal die Hinweise der Vorseite ansehen.

Bitte passen Sie Ihre Angaben an oder klicken Sie in dem Fall, dass Sie nichts ändern würden, direkt auf ">".

Ticketart	Summe Kosten/ Preise alt in EUR	Anzahl Fahrten Juni 2024	Summe Kosten/ Preise neu (Fahrten wie Juni) in EUR	Summe Kosten/ Preise neu (Fahrten angepasst) in EUR	Anzahl Fahrten bei Preisänderung
Standard Deutschland-Ticket ①	49,00	20	64,00	64,00	0
Einzelfahrschein ①	---	0	0,00	0,00	0
Kostenlose Mitfahrt auf Ticket einer anderen Person (Mitnahmeregelung)	---	0	---	---	0
Fahrten, die auf sonstige Verkehrsmittel verlagert oder zu Fuß gemacht würden	---	0	---	---	0
verzichtete Fahrten	---	0	---	---	2
Summe	49,00	20	64,00	40,40	20

Choice Based Conjoint (CBC)

Ermittlung der Effekte **möglicher Zusatzleistungen** auf Nutzerzahlen und Umsätze
→ Personenmitnahme | Fahrradmitnahme

Aufgabenstellungen



**Vertiefende und vorausschauende Ergebnisse
zu Preis- und Tarifoptionen**

Auswirkung auf die Nutzerzahlen des Deutschland-Tickets

**Auswirkung insbesondere finanzieller Auswirkungen
verschiedener Preismaßnahmen zum Deutschland-Ticket**

**Umsatzauswirkungen insgesamt, insbesondere auf die
Ausgleichszahlungen**

**Reaktionen auf bzw. Zahlungsbereitschaften für
verschiedene Zusatzleistungen**

2. Management Summary

Für den Ausgleich des zu erwartenden Fehlbetrags (für die Ausgleichsumme), ist eine Preiserhöhung des DT auf einen Betrag zwischen 54 € und 59 € notwendig.

- Eine Preiserhöhung auf **51,50 € zum 01.01.2025** erwirtschaftet einen **Zusatzertrag** von **236 Mio. €** und ist damit **nicht ausreichend**, um den zu erwartenden **Fehlbetrag zwischen 290 und 747 Mio. €** für 2023-2025 **auszugleichen**.
- Eine Preiserhöhung auf **54 €** würde mit **488 Mio. € Zusatzertrag** den zu erwartenden mittleren **Fehlbetrag in etwa ausgleichen, deckt aber** das **Risikoszenario** von **747 Mio. € Fehlbetrag** noch **nicht ab**.
- Eine Preiserhöhung von **59 €** würde mit **1,08 Mrd. € Zusatzertrag** auch das **Risikoszenario abdecken**.

Es bestehen wirtschaftliche Vorteile für eine Preiserhöhung auf Preise im Korridor zwischen 54 bis 59 €.

- Bei einer Entscheidung für **54 € oder 59 €** (bzw. eines Preises dazwischen) ist zu beachten, dass die **Preiselastizität** im Korridor **zwischen 54 € bis 59 € wesentlich günstiger** ausfällt **als** im Korridor **zwischen 49 € und 54 €**, in dem sich grundsätzliche Widerstände gegen eine Preiserhöhung besonders bemerkbar machen. Im Korridor **zwischen 54 € und 59 €** gehen **je Euro Preiserhöhung nur knapp halb so viele D-Ticket Kunden verloren** wie zwischen 49 € und 54 €. Insofern bietet aktuell eine **Preiserhöhung** auf **59 €** auch einen relativen **wirtschaftlichen Vorteil gegenüber** einer Erhöhung auf **54 €**.
- Bei einer **zweistufigen Preiserhöhung** (z.B. auf 54 € in 2025 und auf 59 € in 2026) würde **dieser Vorteil** für den Korridor 54 bis 59 €, aufgrund der dann entstehenden zusätzlichen Widerstände gegen die erneute Preiserhöhung, **voraussichtlich wegfallen bzw. sich zumindest verringern**.

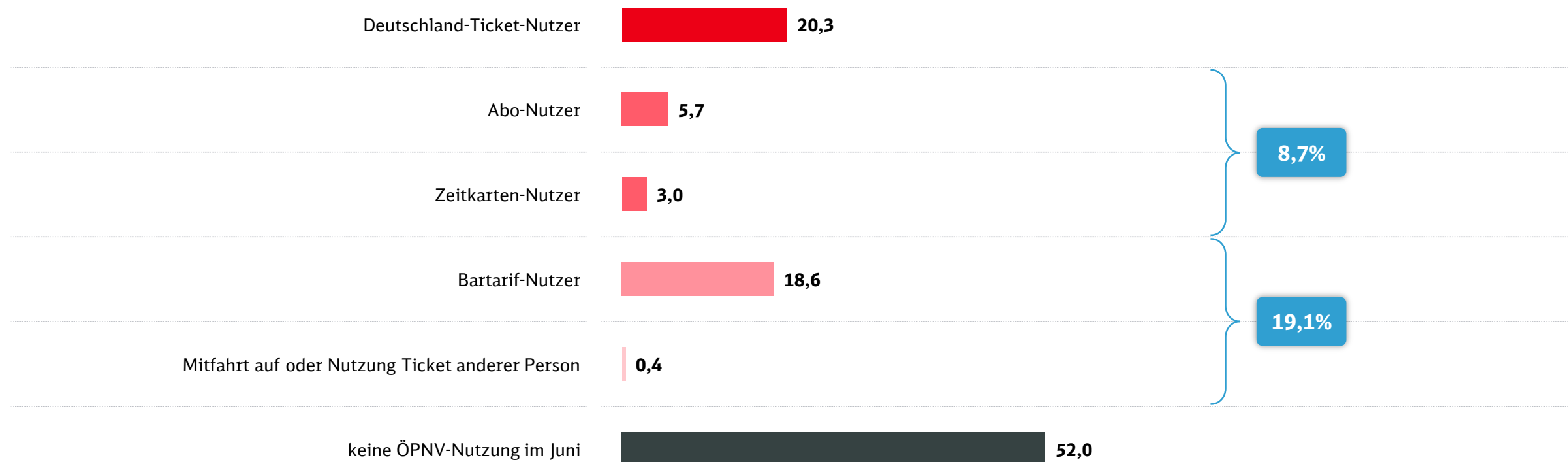
Bei faktisch bereits deutlich spürbarer Preiselastizität des Deutschland-Tickets ist die emotionale Preissensibilität noch einmal deutlich höher.

- Auch wenn die faktischen Wechselquoten aus dem Deutschland-Ticket bei Preisvergleich mit dem alternativen Restsortiment zwar spürbar, aber immer noch relativ moderat ausfallen, muss sich die Politik bei einer Preiserhöhung **auf eine emotional deutlich stärkere Reaktion einstellen.**
- Hier ist zu beachten, dass der **Anteil emotional wechselwilliger Nutzer** (und somit der Anteil mit der Preiserhöhung unzufriedenen Personen) auf jeder Preisstufe etwa **dreimal so hoch** ausfällt, **wie** der Anteil der **tatsächlichen Wechsler.**
- Einer gut begründeten **Kommunikation** der Preiserhöhung kommt daher **entscheidende Bedeutung** zu. Dabei ist ein **Hinweis auf** die sich gleichzeitig **inflationsbedingt erhöhenden Preise des Restsortiments** (+5,1% alleine 2025 ggü. 2024, entsprechend höher ggü. 2023) ein **hilfreiches Element.**

3. Anteile genutzter Ticketarten

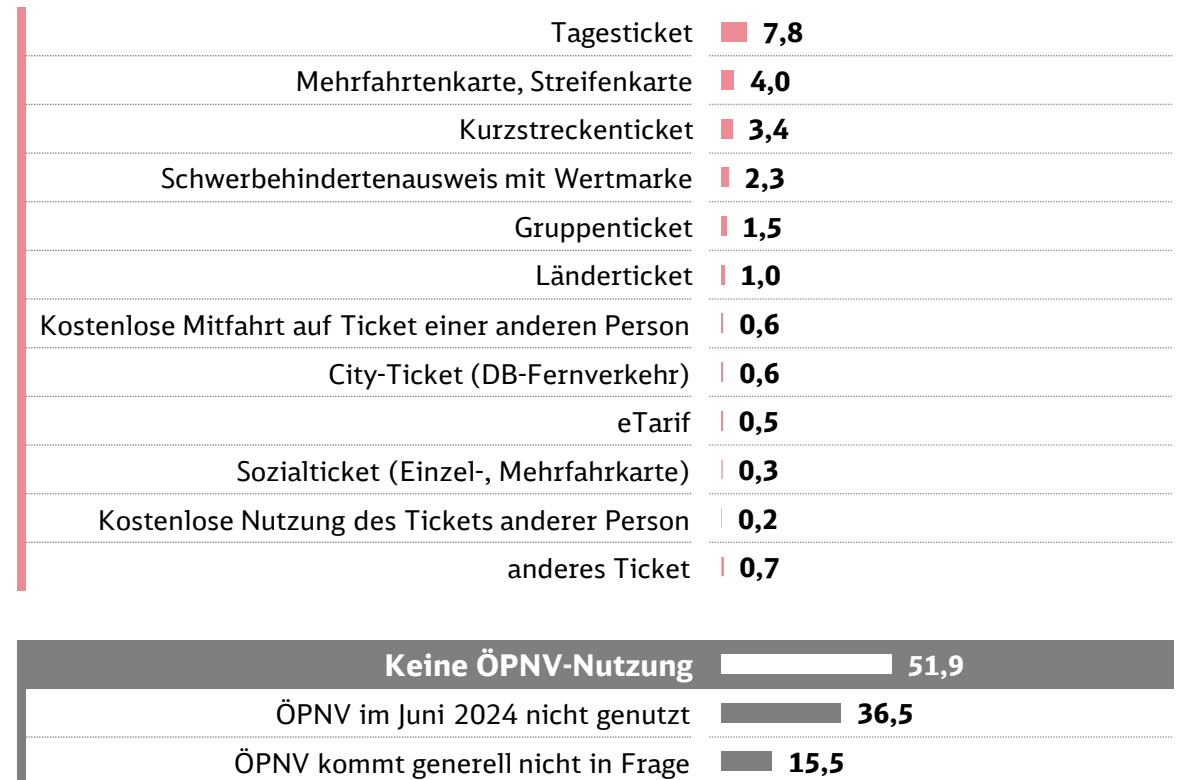
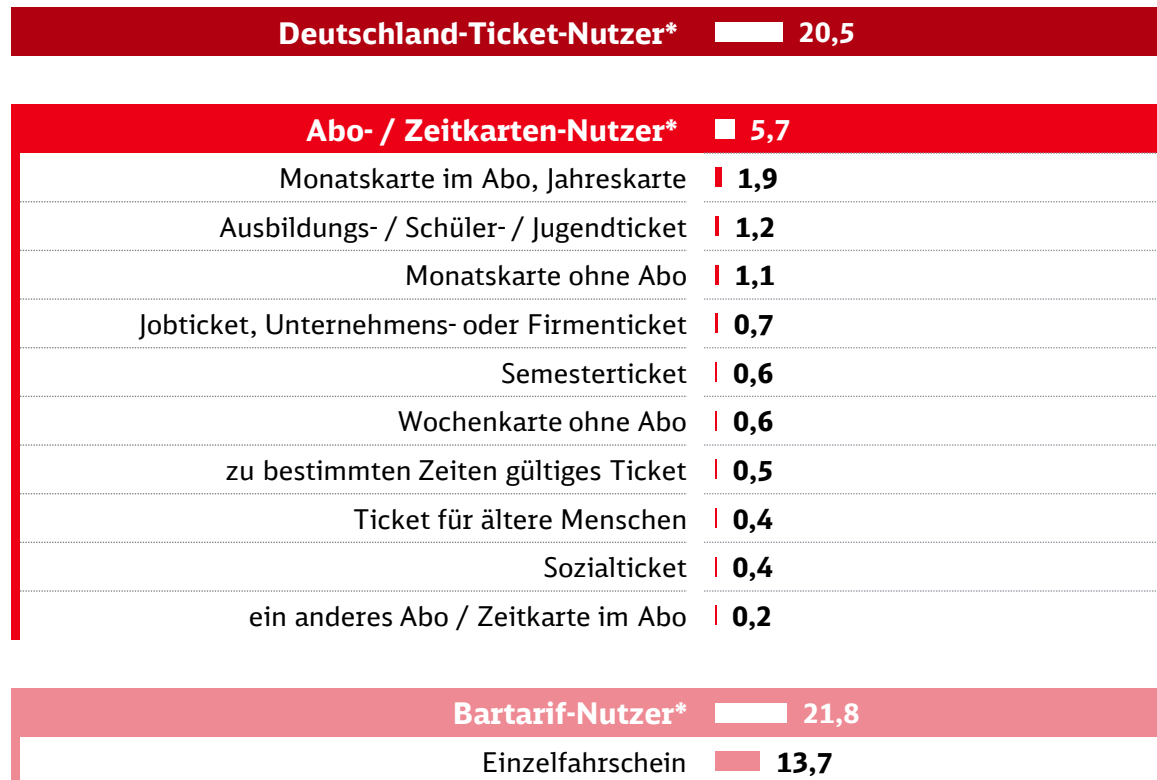
Hauptnutzung (laut Screeningfrage)

Für gut 20% der Befragten war im Juni 2024 das DT das hauptgenutzte Ticket



Ticketarten im Detail

Fast 22% der Befragten nutzten ausschließlich Bartarif-Tickets, insgesamt nutzten fast 14% im Juni 2024 einen Einzelfahrschein



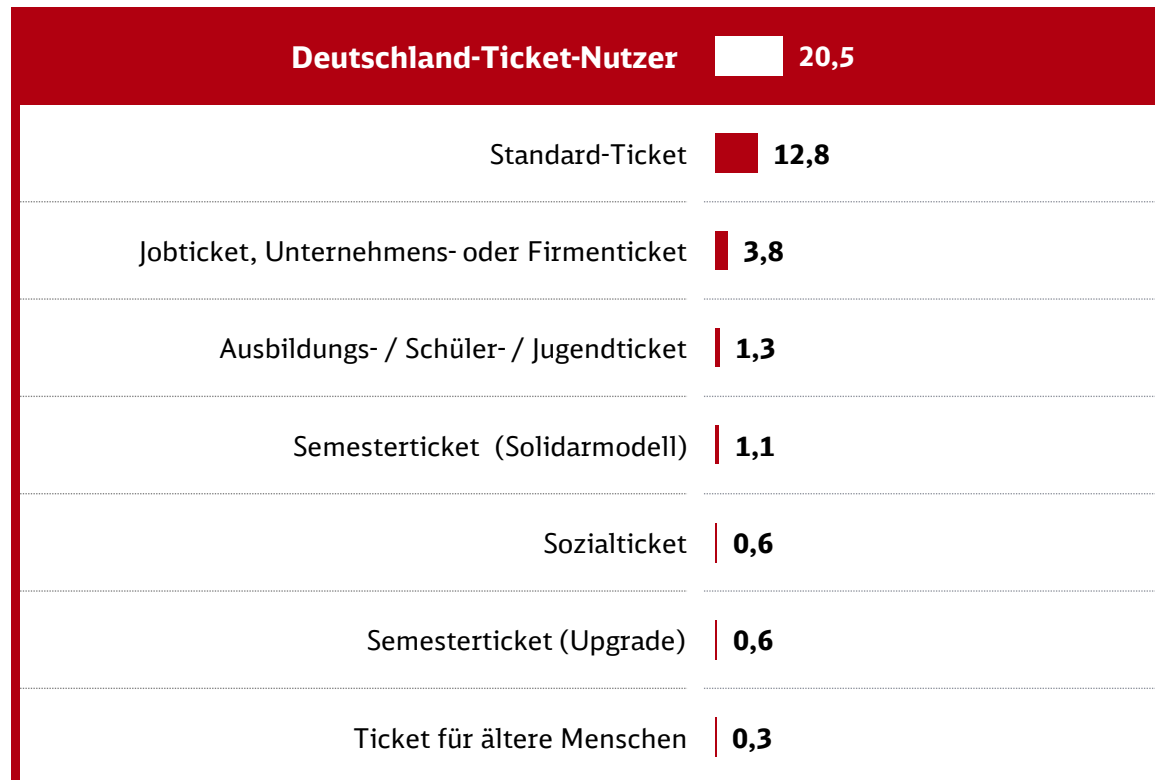
n = 20.028 (Mehrfachnennung möglich)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

* Berechnet = wenn DT genutzt = DT-Nutzer | wenn kein DT genutzt aber Abo/ZK = Abo/ZK-Nutzer | wenn weder DT noch Abo/ZK genutzt aber Bartarif = Bartarif-Nutzer

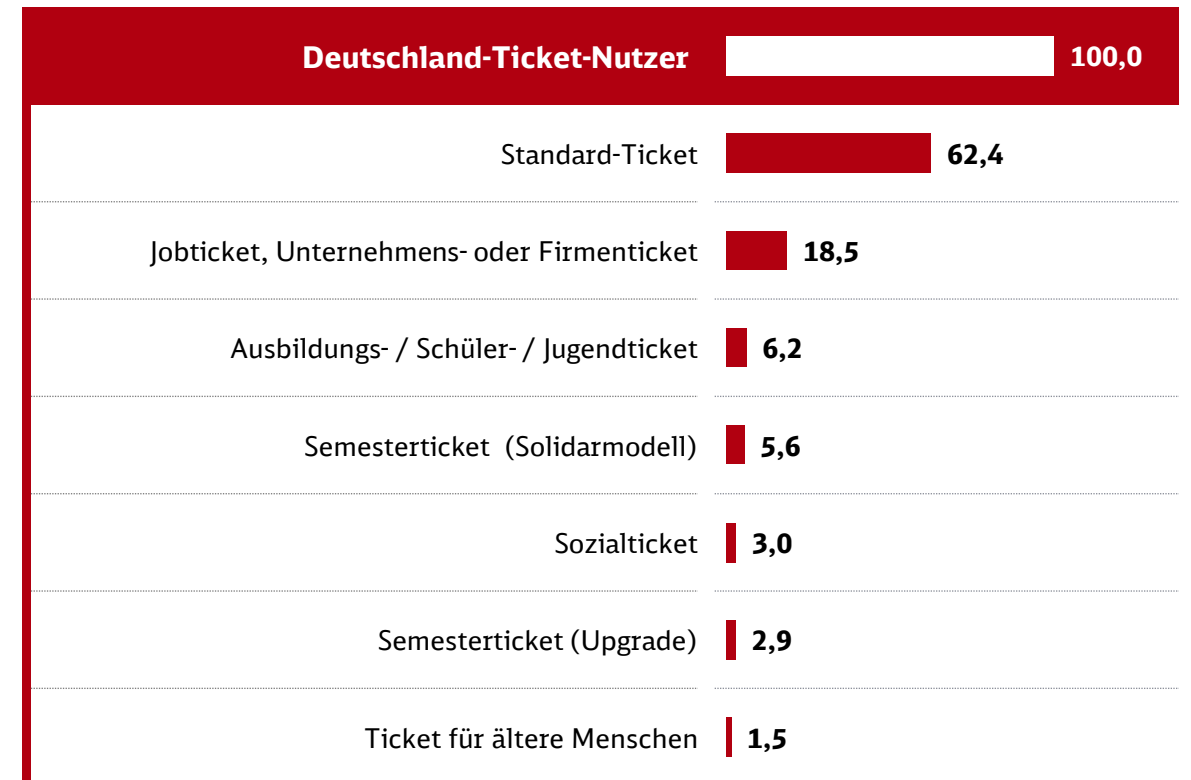
Deutschland-Ticketarten im Detail

Knapp zwei Drittel der Deutschland-Tickets sind im Juni 2024 Standard-Tickets, mehr als jedes sechste ist ein Jobticket

Gesamt Basis



Deutschland-Ticket Basis



n = 20.028 (Gesamt) / 8.814 (Deutschland-Ticket) inkl. 38 im aktuellen Monat nicht genutzt
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

4. Preiselastizität und Umsatz

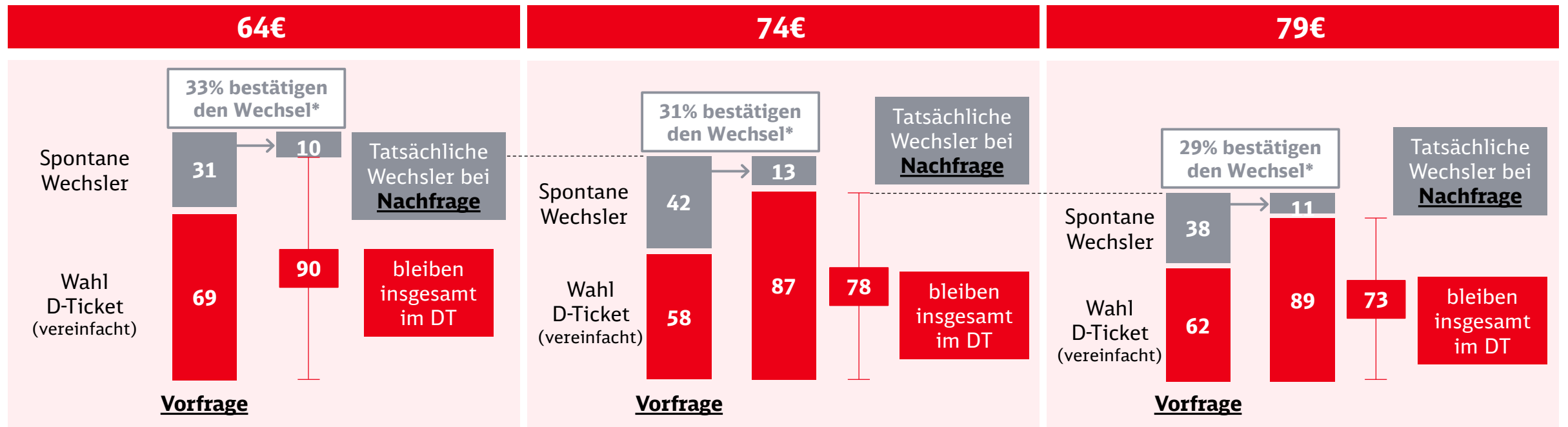
- Wie verändert sich die DT-Nutzeranzahl?
- Wie verändert sich der DT-Umsatz?
- Wie viele wechseln ins Restsortiment?
- Wie verändern sich die Nutzerzahlen und Umsätze zwischen den Ticketkategorien?
- Wie verändert sich der ÖPNV-Umsatz?

Valide Ergebnisse durch gestützte Nachfrage

Nur knapp ein Drittel der Wechsler aus dem DT bei vereinfachter Vorfrage bleiben tatsächliche Wechsler

Bei einfacher Abfrage (Vorfrage) wird die Abwahl des Deutschland-Ticket überschätzt und kann als emotionale Abwahlneigung interpretiert werden.

Ein realistisches Bild zum tatsächlichen Wechselverhalten entsteht erst nach detaillierter Nachfrage.



* = 10% von 31% = 33%

* = 13% von 42% = 31%

* = 11% von 38% = 29%

Hinweise zur Interpretation der Ergebnisse der Preissimulationen des DT von 49 € bis 79 €

1. Preis berücksichtigt inflationsbedingt um 5,1% gestiegene ÖPNV-Ticketpreise



49 € DT bedeutet für 2025 im Ticketumfeld eine **relative Preissenkung** von 5,1%.



Ein auf **51,50 €** erhöhter **DT-Preis** bedeutet **Preiskonstanz** (inflationsneutral).

2. Berlin-Abo (29 € Abo)

Bei allen Preisszenarien wurde im Berliner Einzugsbereich **ermöglicht**, auch das **Berlin-Abo** zu wählen.



D.h. auf allen **Stufen wechseln** Anteile von DT-Besitzern (auch) **zum Berlin-Abo**.

3. Preisstufen 49 € bis 79 € (basierend auf Standard-DT)

Darstellung der **Preisstufen** des **Standardtickets** für 49 €:



Bei **reduziertem DT-Preis** werden **proportional reduzierte Preise** angezeigt

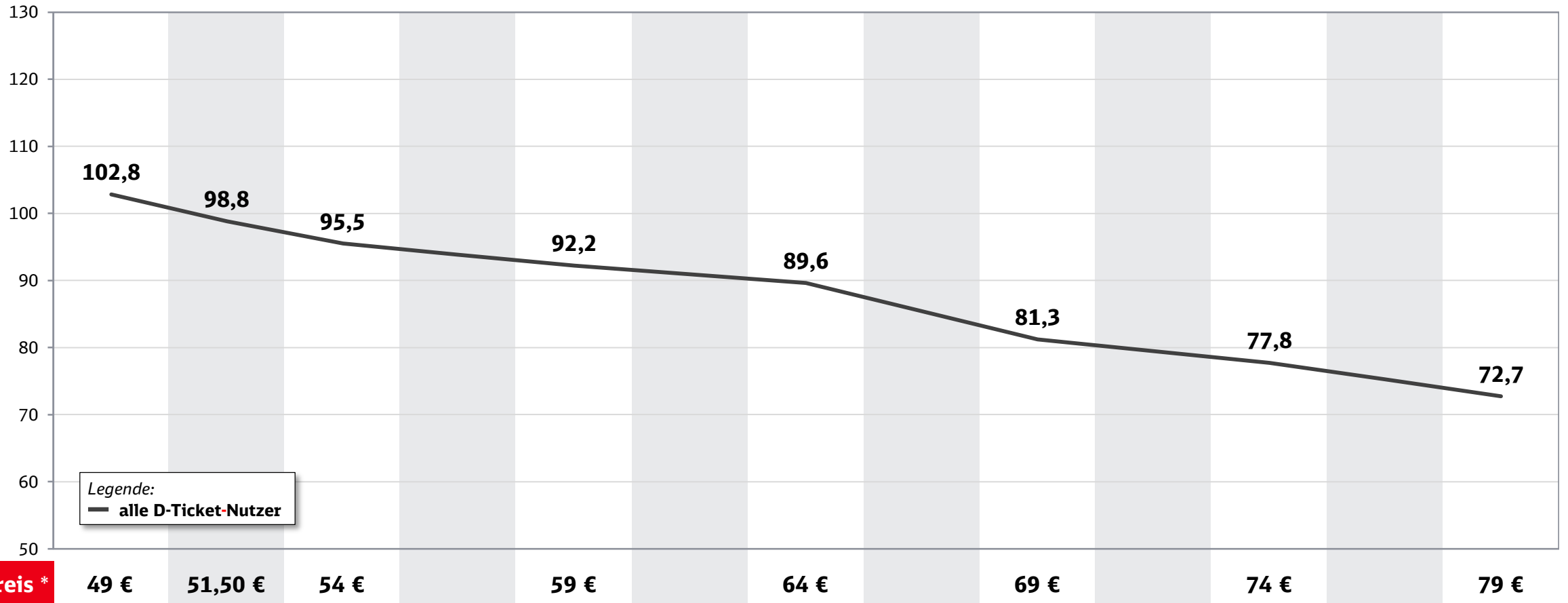
Preisstufe	Beispielpreis 34€
49,00 €	34,00 €
51,50 €	35,70 €
54,00 €	37,50 €
59,00 €	40,90 €
64,00 €	44,40 €
69,00 €	47,90 €
74,00 €	51,30 €
79,00 €	54,80 €

DT-Nutzer je Preispunkt

Sichtbare Verluste bei Erhöhung der DT-Preise

Leichte DT-Kundengewinne bei 49 € in verteuertem Marktumfeld

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

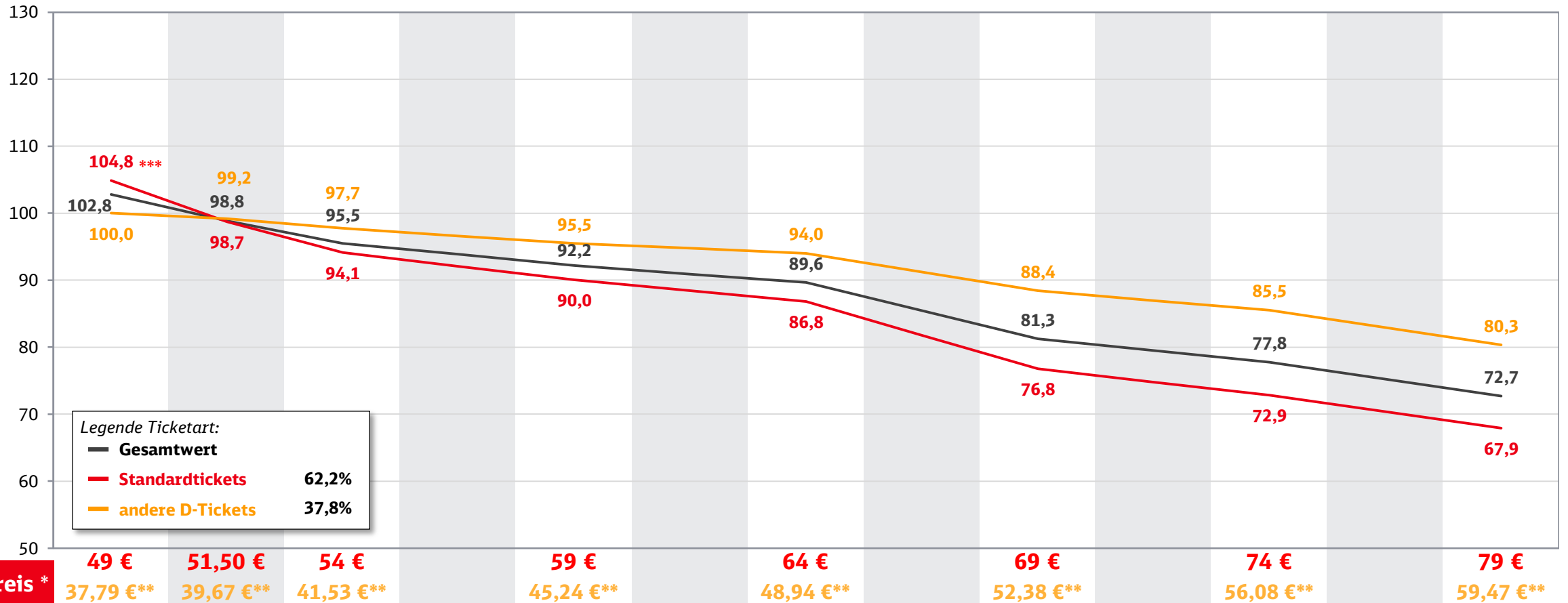
n = 8.897 (Total)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

DT-Nutzer je Preispunkt – Ticketart

Besitzer des Standardtickets sind deutlich preissensibler

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

37,79 €** 39,67 €** 41,53 €** 45,24 €** 48,94 €** 52,38 €** 56,08 €** 59,47 €**

n = 5.378 (Standardticket) / 3.184 (andere D-Tickets)
 (Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst
 ** = Einblendung Preis proportional zu aktuell individuell gezahltem reduzierten Preis (Mittelwert)
 *** auf Stufe 49 € wurde neu nur das Standard-Ticket angeboten (mit ggf. anfallenden Rabatten)

1. Reduzierte DTs

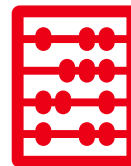
Nutzer von **reduzierten DT-Varianten** **berücksichtigen** offensichtlich bereits **selbst**, dass ihre **Wahlfreiheit** bei der Nutzung des DT **eingeschränkt** ist.



Entsprechend **geringer** ist deren **Preiselastizität**.

2. Hochrechnung

Da eine eingeschränkte Preiselastizität bei den Nicht-Standard-Tickets somit bereits berücksichtigt wird, nutzen wir die Möglichkeit, die Ergebnisse in ihrer Gesamtheit **für alle Tickets über das Total hochzurechnen**.



3. Feinjustierung

Der **Einfluss externer Einflussfaktoren**, die die Befragten selbst nicht entscheiden bzw. nicht ausreichend antizipieren können, sind **nicht Bestandteil der Befragungsergebnisse** und sollten zur Feinjustierung **im Nachgang** ggf. noch zusätzlich **bewertet werden**.

Mögliche relevante Faktoren:



*Abweichungen von der Annahme, dass die Vergünstigungen proportional steigen
(z.B. Übernahme Zuschüsse durch Arbeitgeber bei Jobtickets)*

Kreuzpreiselastizitäten für Veränderung von Preisen im MIV, wie Kraftstoffpreise, wurden nicht berücksichtigt

DT-Nutzer je Preispunkt – Umsteiger-Typen

Bartarifnutzer und Systemeinsteiger reagieren stärker auf Preiserhöhungen

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

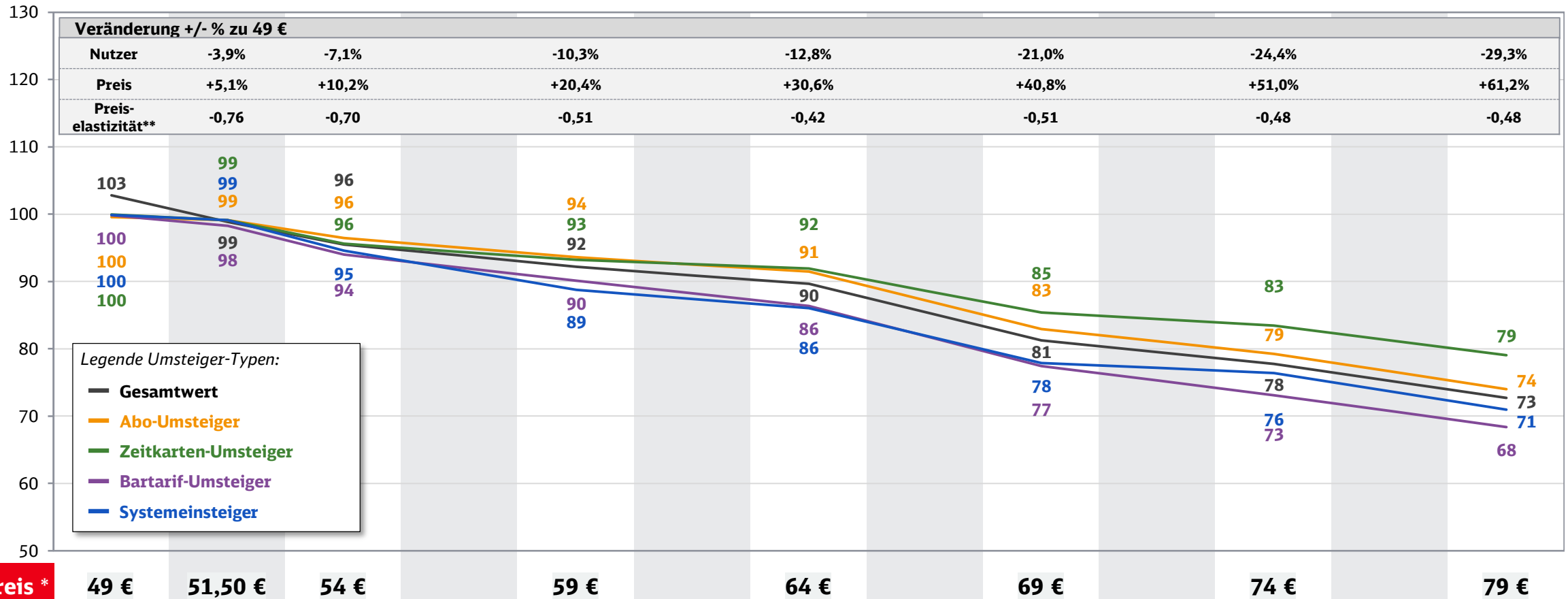
* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

n = 3.873 (Abo-Umsteiger) / 1.079 (Zeitkarten-Umsteiger) / 4.952 (Abo- & Zeitkarten-Umsteiger) / 3.092 (Bartarif-Umsteiger) / 694 (Systemeinsteiger)
 (Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

DT-Nutzer je Preispunkt – Umsteiger-Typen

Bartarifnutzer und Systemeinsteiger reagieren stärker auf Preiserhöhungen

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

n = 3.873 (Abo-Umsteiger) / 1.079 (Zeitkarten-Umsteiger) / 4.952 (Abo- & Zeitkarten-Umsteiger) / 3.092 (Bartarif-Umsteiger) / 694 (Systemeinsteiger)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Hinweise zu den auf der Folgeseite verwendeten Kennziffern zur Preiselastizität

Berechnung der Preiselastizität allgemein

Preiselastizität: Verhältnis der **prozentualen Veränderung des Nutzeranteils** zur **Veränderung des Preises**.

Betrag Preiselastizität unter 1: Umsatz steigt bei Preiserhöhung (weniger Nutzer verloren als Preis erhöht) 

Betrag Preiselastizität über 1: Umsatz sinkt bei Preiserhöhung (mehr Nutzer verloren als Preis erhöht) 

Beispiel:

Bei Erhöhung des DT-Preises von 49 € auf 51,50 € verringert sich der Nutzeranteil um 3,9 Prozentpunkte (98,8% / 102,8%).

Diese Preiserhöhung beträgt 5,1% (51,50 / 49).

Die Preiselastizität beträgt -0,76.

Nutzer	-3,9%
Preis	+5,1%
Preiselastizität**	-0,76
102,8	98,8
49 €	51,50 €

Formel

Preiselastizität

=

% Nutzer nach Preiserhöhung – Nutzer vor Preiserhöhung

% Preis nach Preiserhöhung – Preis vor Preiserhöhung

Jede Preisteigerungsstufe wird mit dem Preis von 49 € verglichen

Beispiel 54 €:

Bei Erhöhung des DT-Preises von 49 € auf 54 € verringert sich der Käuferanteil um 7,1 Prozentpunkte (95,5% / 102,8%).

Diese Preiserhöhung beträgt 10,2% (54 / 49).

Die Preiselastizität beträgt -0,70.

-7,1%
+10,2%
-0,70
95,5
54 €



DT-Nutzer je Preispunkt

Spürbare Preiselastizität vor allem bis 54 € und über 64 €

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

n = 8.897 (Total)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst
** = Nutzer / Preis

%-Anteil verbleibende Standard-DT-Nutzer je Preispunkt

Insbesondere für das Standard-DT hohe Preiselastizität bis 54 €

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

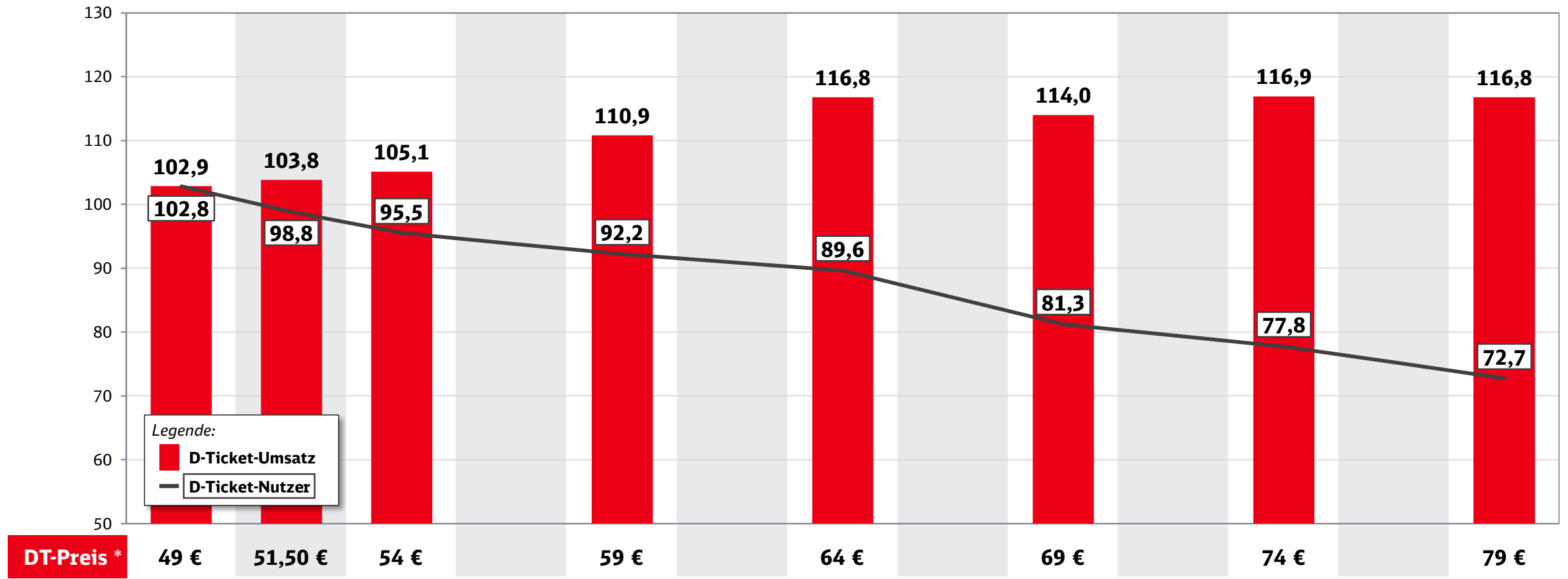
n = 5.378 (Total)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst
** = Nutzer / Preis

Nutzer und Umsatz Deutschland-Ticket je Preispunkt

Umsatzsteigerung aus D-Ticket-Erlösen bis 64 €

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

n = 6.309 - 8.897 (Total)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

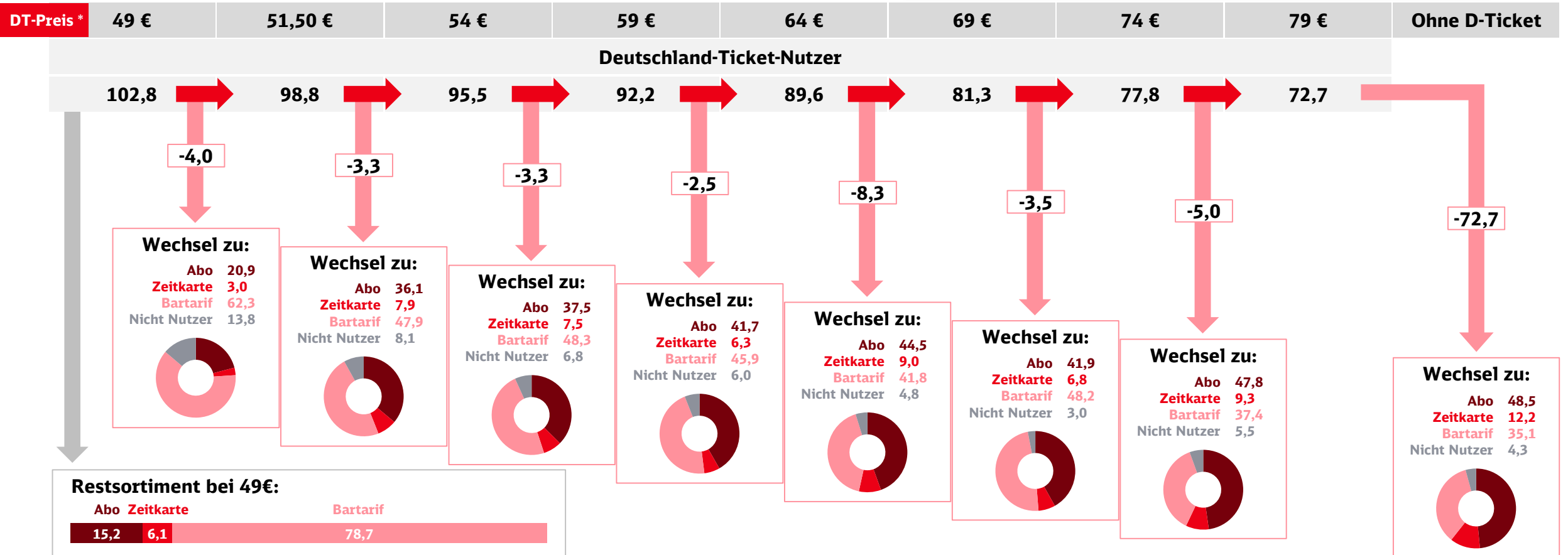
Wechselverhalten der Deutschland-Ticket-Abwähler

Je höher die Preisstufe, desto höher der Wechsleranteil ins Abo

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment

Legende:

➔ D-Ticket Weiter-Nutzer ➔ D-Ticket Abwähler ➔ Restsortiment 49 €



* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

n = 234-8.776 (Total)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

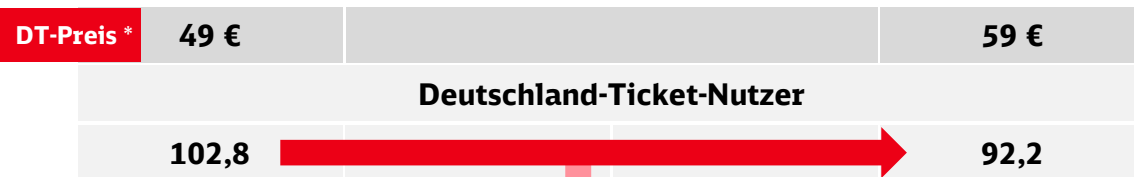
Wechselverhalten der Deutschland-Ticket-Abwähler

Bei einer Preiserhöhung auf 59 € sinkt der D-Ticket Nutzeranteil um 10,3%. Dabei wandert etwa jeder Dritte in ein anderes Abo ab.

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment

Legende:

➔ D-Ticket Weiter-Nutzer ➔ D-Ticket Abwähler



Der Nutzeranteil verringert sich um 10,3%.

Wechsel zu:

Abonnement 30,2

Zeitkarte 6,0

Bartarif (Überschneidung mit Abo/Zeitkarte möglich) 56,3

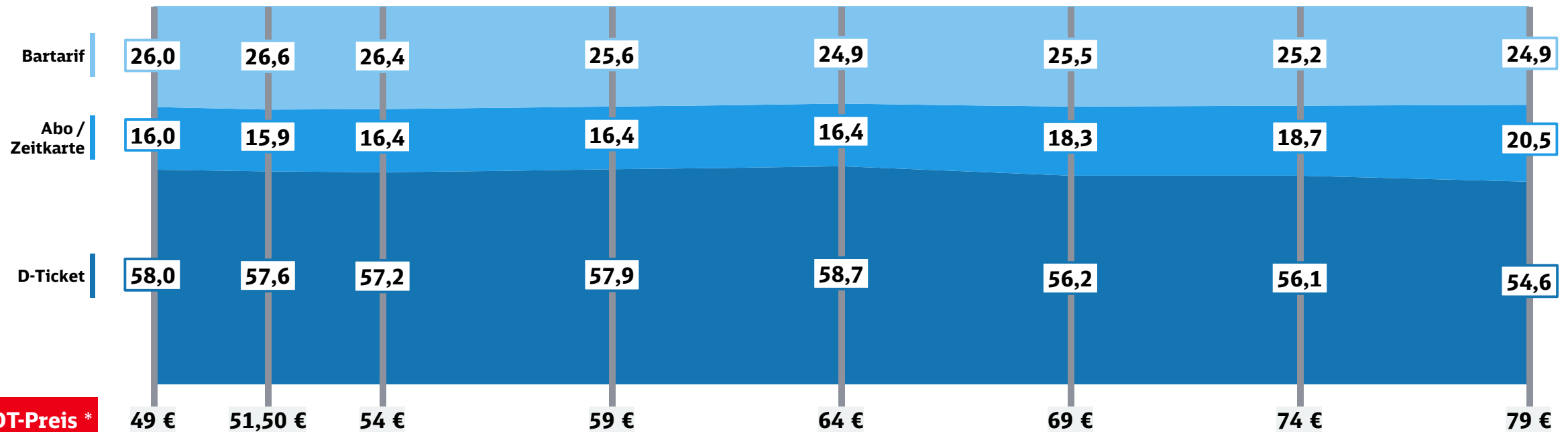
kein anderes Ticket (werden Nichtnutzer im aktuellen Monat) 12,4

36,1%

ÖPNV-Umsatzanteile der Ticket-Kategorien je Preisszenario

Die Umsatzanteile verschieben sich vor allem hin zu Abo/Zeitkarte

Umsatz in % | 100% = jeweiliges Preisszenario, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

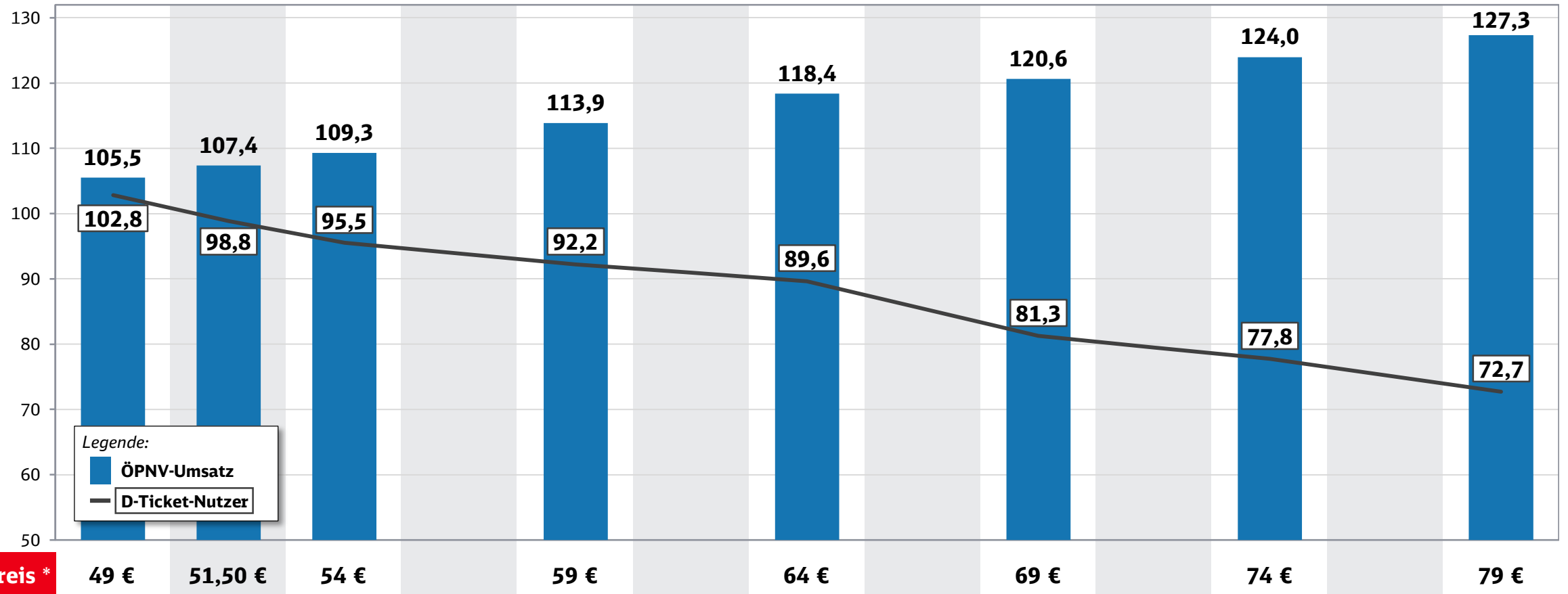
n = 14.860
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

Gesamtumsatz ÖPNV und Nutzer Deutschland-Ticket je Preispunkt des DT

Die Erlöse für den ÖPNV steigen bis 79 € DT-Preis durchgehend an

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

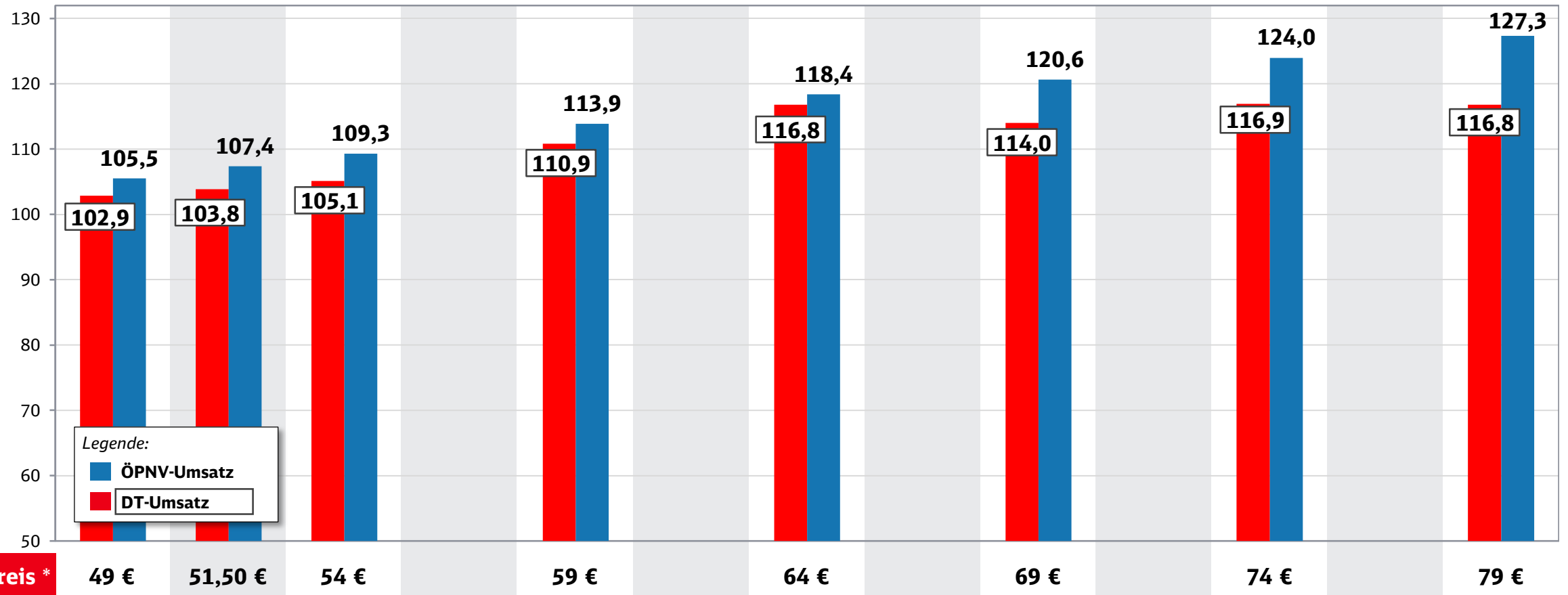
n = 14.860 (ÖPNV) / 8.897 (Deutschland-Ticket)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

Gesamtumsatz ÖPNV und Deutschland-Ticket je Preispunkt des DT

Die Erlöse für den ÖPNV steigen bis 79 €, DT nur bis 64 €

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



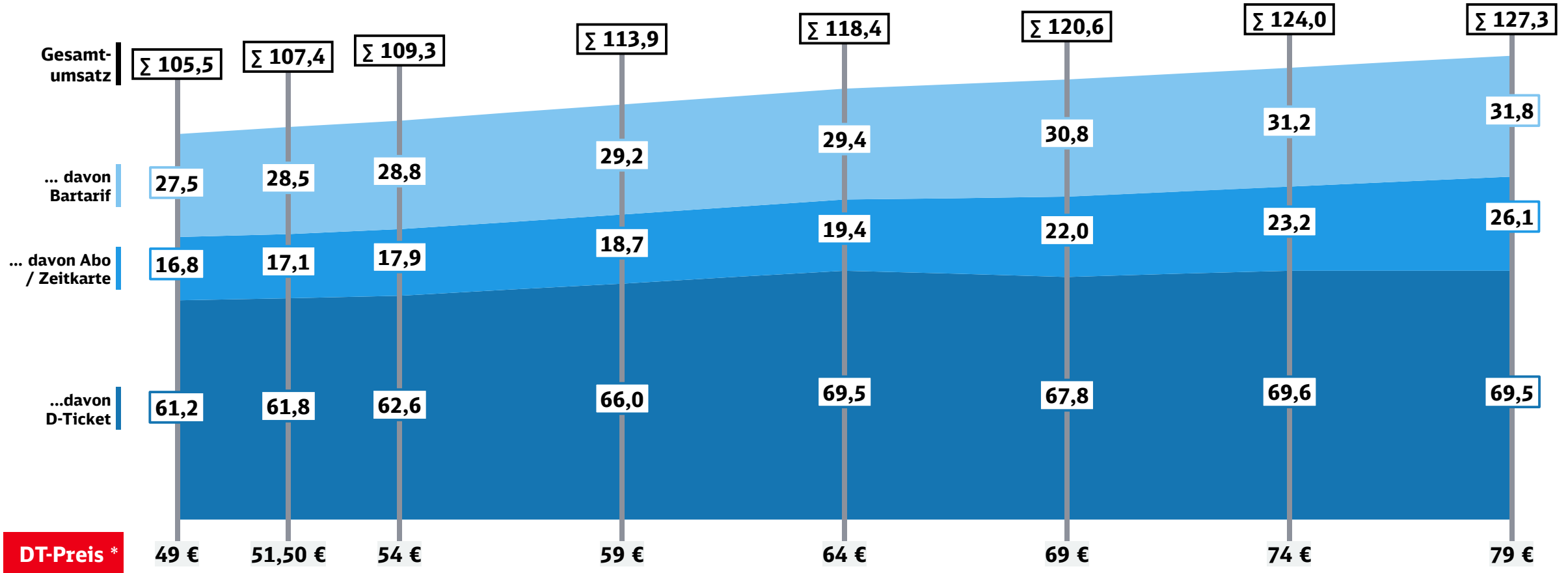
* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

n = 14.860 (ÖPNV) / 6.309 - 8.897 (Deutschland-Ticket)
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

Verschiebungen zwischen den Ticketkategorien im ÖPNV Gesamtumsatz

Umsatz in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



DT-Preis *

* = Preisstufe (bei Zahlung geringerer Preis wird dieser mit der Stufe multipliziert und durch 49 geteilt)

n = 14.860
(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

Preiselastizitäten je Bundesland

DT-Preis *	Total	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
49 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51,50 €	-0,76	-0,77	-0,58	-0,68	-0,67	-0,71	-0,99	-0,82	-0,78	-0,69	-0,86	-0,69	-0,84	-1,20	-0,79	-1,18	-0,96
54 €	-0,70	-0,71	-0,59	-0,73	-0,67	-0,71	-0,69	-0,61	-0,65	-0,62	-0,59	-1,07	-0,77	-0,79	-0,64	-0,90	-0,64
59 €	-0,51	-0,53	-0,41	-0,57	-0,83	-0,48	-0,50	-0,48	-0,42	-0,37	-0,60	-0,78	-0,61	-0,57	-0,45	-0,66	-0,43
64 €	-0,42	-0,57	-0,34	-0,48	-0,58	-0,38	-0,37	-0,37	-0,36	-0,36	-0,68	-0,62	-0,46	-0,51	-0,36	-0,48	-0,33
69 €	-0,51	-0,55	-0,47	-0,53	-0,80	-0,47	-0,39	-0,45	-0,42	-0,48	-0,66	-0,79	-0,56	-0,57	-0,42	-0,69	-0,49
74 €	-0,48	-0,48	-0,46	-0,47	-0,72	-0,43	-0,38	-0,40	-0,42	-0,45	-0,60	-0,71	-0,57	-0,52	-0,47	-0,63	-0,45
79 €	-0,48	-0,48	-0,48	-0,46	-0,61	-0,42	-0,40	-0,37	-0,43	-0,46	-0,56	-0,71	-0,58	-0,46	-0,50	-0,57	-0,44
Anzahl der Befragten	8.897	253	506	638	99	1.982	575	362	993	1.389	74	853	234	127	458	196	158

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verlustraten Deutschland-Ticket-Kunden je Bundesland

Angaben in % | Veränderungen relativ zu 49 € Szenario, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment

DT-Preis *	Total	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
49 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51,50 €	-3,9%	-4,0%	-3,0%	-3,5%	-3,5%	-3,7%	-5,1%	-4,2%	-4,0%	-3,6%	-4,4%	-3,5%	-4,3%	-6,2%	-4,0%	-6,0%	-4,9%
54 €	-7,1%	-7,2%	-6,0%	-7,4%	-6,9%	-7,2%	-7,1%	-6,2%	-6,6%	-6,4%	-6,0%	-10,9%	-7,9%	-8,0%	-6,5%	-9,2%	-6,5%
59 €	-10,3%	-10,8%	-8,4%	-11,7%	-16,9%	-9,8%	-10,2%	-9,7%	-8,6%	-7,5%	-12,3%	-15,9%	-12,5%	-11,7%	-9,3%	-13,4%	-8,7%
64 €	-12,8%	-17,4%	-10,5%	-14,7%	-17,8%	-11,7%	-11,4%	-11,2%	-10,9%	-11,0%	-20,8%	-19,0%	-14,0%	-15,7%	-11,1%	-14,7%	-10,2%
69 €	-21,0%	-22,5%	-19,2%	-21,6%	-32,7%	-19,1%	-16,1%	-18,3%	-17,3%	-19,7%	-27,0%	-32,4%	-22,9%	-23,4%	-17,2%	-28,1%	-20,0%
74 €	-24,4%	-24,7%	-23,6%	-23,8%	-36,5%	-21,7%	-19,3%	-20,2%	-21,6%	-22,8%	-30,6%	-36,0%	-29,1%	-26,3%	-23,8%	-32,2%	-23,0%
79 €	-29,3%	-29,6%	-29,3%	-28,3%	-37,6%	-25,8%	-24,4%	-22,5%	-26,4%	-27,9%	-34,1%	-43,3%	-35,4%	-28,2%	-30,3%	-35,0%	-27,1%
Anzahl der Befragten	8.897	253	506	638	99	1.982	575	362	993	1.389	74	853	234	127	458	196	158

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

Auf 2024 indizierter Umsatz 2025 ÖPNV und Deutschland-Ticket je Bundesland (vor Balance Schublade)

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment

Legende: ■ ÖPNV-Umsatz ■ DT-Umsatz

DT-Preis *	Total	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
49 €	105,5	105,2	105,8	104,8	104,6	105,7	105,4	105,6	105,8	104,6	105,2	107,5	105,5	108,8	105,9	105,9	105,4
	102,9	103,3	102,4	102,7	103,1	103,0	104,4	103,7	103,4	102,8	103,9	98,3	103,4	106,1	103,3	105,0	104,5
51,50 €	107,4	107,0	108,1	106,6	106,3	107,8	106,3	107,2	107,5	106,7	106,4	110,8	107,6	107,7	107,9	106,6	106,1
	103,8	104,2	104,3	104,2	104,5	104,1	104,0	104,3	104,2	104,1	104,5	99,5	103,9	104,5	104,1	103,4	104,3
54 €	109,3	108,6	110,3	107,9	107,5	109,5	108,2	109,6	109,6	108,5	108,7	114,5	109,9	109,9	109,8	107,8	108,2
	105,1	105,5	105,8	104,7	105,6	105,1	106,6	107,0	106,3	105,9	107,7	96,3	104,7	107,4	106,3	104,7	107,5
59 €	113,9	112,0	116,9	109,3	109,2	114,7	110,4	113,5	114,6	112,2	111,1	120,4	115,2	114,9	114,6	110,8	110,0
	110,9	111,1	112,1	108,8	102,7	111,7	113,8	113,2	114,1	114,1	111,0	99,3	109,1	116,1	112,9	110,9	116,3
64 €	118,4	113,7	123,0	112,5	113,1	119,5	114,0	118,9	119,0	116,2	113,4	126,0	122,0	118,5	118,9	115,5	114,1
	116,8	111,4	118,9	113,9	110,2	118,4	121,7	120,7	120,6	119,0	108,6	103,5	116,3	120,0	119,9	118,5	124,1
69 €	120,6	115,6	125,3	114,5	111,4	122,2	116,5	122,0	121,5	117,9	115,5	128,7	125,8	120,7	121,3	115,5	113,9
	114,0	112,7	115,5	112,8	96,9	117,0	124,1	119,6	120,5	115,6	107,8	92,8	112,5	117,4	120,1	107,1	118,9
74 €	124,0	119,0	128,3	116,8	113,4	126,2	118,7	127,5	124,5	120,9	116,7	133,7	129,7	124,3	122,9	117,2	116,4
	116,9	117,4	116,9	117,5	97,8	121,4	128,1	125,6	122,4	119,2	109,8	94,2	110,7	121,1	118,1	108,0	122,7
79 €	127,3	120,9	133,0	119,0	116,2	129,5	120,4	131,9	129,0	123,3	118,3	140,7	134,0	129,2	124,8	119,4	117,4
	116,8	117,0	115,6	117,8	102,7	122,9	128,2	130,1	122,7	118,7	111,2	89,2	108,0	127,3	115,3	110,7	123,8
Anzahl der Befragten	14.860	496	659	1.167	180	3.040	1.120	561	1.626	2.266	125	1.432	420	239	845	368	316
	8.897	253	506	638	99	1.982	575	362	993	1.389	74	853	234	127	458	196	158

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

1. Die faktische Preiselastizität des Deutschland-Tickets ist bei hoher emotionaler Preissensibilität deutlich spürbar.

Bei einer Preiserhöhung auf **54 €** gehen **4,5%** der aktuellen **D-Ticket-Nutzer verloren**.

Bei **59 €** gehen **7,8%** der aktuellen **Nutzer verloren**.

Die **emotionale Abwahldisposition** ist etwa **drei Mal so hoch wie** die zu erwartende **tatsächliche Wechselquote**.

Die **Preiselastizität** ist **zwischen 49 € und 54 € relativ hoch** und **sinkt** im Bereich zwischen **54 € und 59 €**.

2. Umsatz DT erreicht bei 64 € Maximum und stagniert dann; Umsatz ÖPNV steigt bis 79 € durchgehend an.

Ab einem Betrag von **64 € steigt** der **Umsatz**, der mit dem **DT** erzielt wird, bei weiter steigenden Nutzerverlusten **nicht mehr an**.



Aufgrund der Umsätze, die bei Wechsel aus dem DT in andere Ticketkategorien erzielt werden, steigt der **ÖPNV-Gesamtumsatz** auch bei DT-Ticketpreisen bis zu **79 € weiter an**.

3. Wechsler aus dem DT gehen mit zunehmendem Preis zu höheren Anteilen in alternative Abos.

Wie zu erwarten, gehen bei **geringeren DT-Preissteigerungen** zunächst vermehrt DT-Nutzer verloren, die **zurück in den Bartarif** gehen oder den ÖPNV dann nicht mehr nutzen.

Bei **Erhöhungen auf über 64 €** wechseln dann **mehr als die Hälfte** der Nutzer in die Kategorien **Abo und Zeitkarte**.



5. Umrechnung in absolute Werte

- Wie verändert sich der ÖPNV-Umsatz absolut?
- Welcher Effekt ergibt sich für die Ausgleichszahlungen?

Die aus der Befragung ermittelten Kurven werden auf Basis der von der Arbeitsgruppe Kalkulation erstellten Planungswerte in absolute Werte (Nutzer / €) umgerechnet!

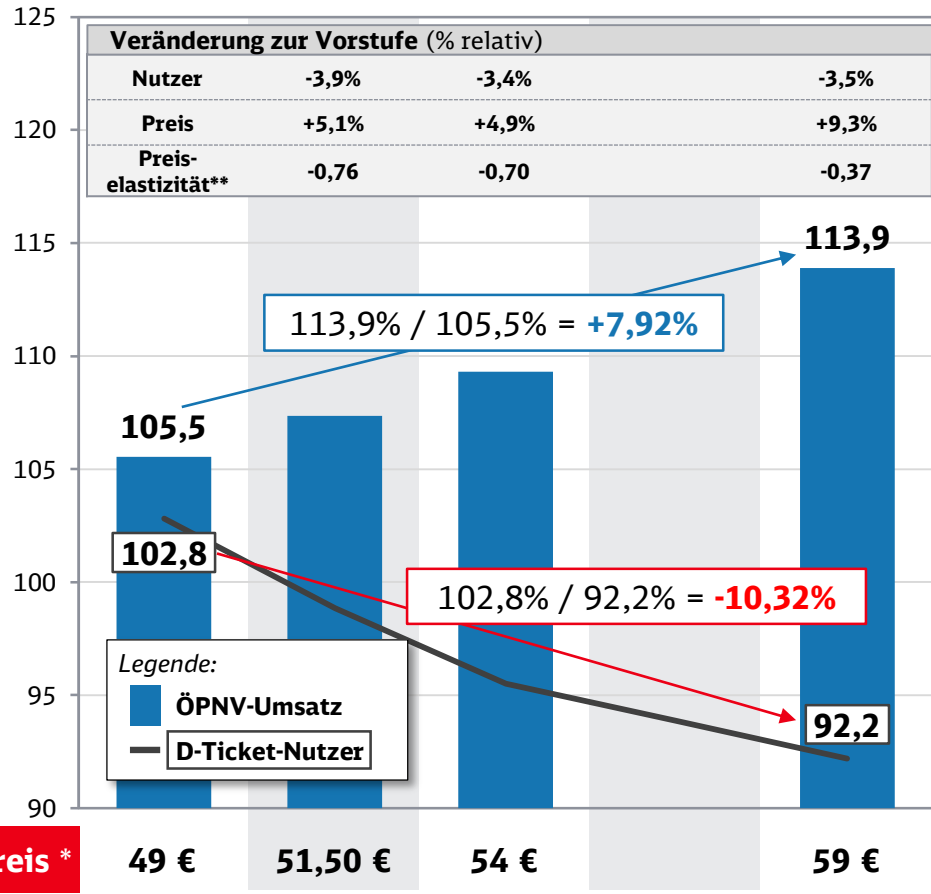
Planungswerte der AG Kalkulation

DT-Nutzer 2025		DT-Umsatz 2025	7,916 Mrd. €	ÖPNV-Umsatz 2025	13,650 Mrd. €	Fehlbetrag Restmittel
Ø Monat 2025	14,152 Mio.	Ø Monat 2025	0,660 Mrd. €	Ø Monat 2025	1,138 Mrd. €	min. 258 Mio. €
Juni 2025	14,152 Mio.	Juni 2025	0,660 Mrd. €	Juni 2025	1,131 Mrd. €	max. 705 Mio. €

Umrechnung der Kurven in absolute Werte

ÖPNV-Umsatz erhöht sich bei DT-Preis von 59 € um 1,08 Mrd. €, DT-Nutzerzahl sinkt gleichzeitig um 1,46 Mio.

Angaben in % | 100% = Stand Juni 2024, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment



Bei allen folgenden Umrechnungen in Absolutwerte wird das Szenario 49 € als Absprungbasis (= 100%) verwendet

Das Szenario 49 € entspricht dem erwarteten Ist 2025 ohne Preismaßnahme

Umrechnungsbeispiel Preiserhöhung auf 59 €

<p>ÖPNV-Umsatz p.a. bei DT 59 €:</p> <p>7,92% * 13,65 Mrd. € = +1,08 Mrd. €</p>	<p>DT-Nutzer pro Monat bei DT 59 €:</p> <p>-10,32% * 14,152 Mio. Nutzer = -1,46 Mio. Nutzer</p>
--	--

DT-Preis *

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

n = 14.860 (ÖPNV) / 8.897 (Deutschland-Ticket)
 (Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Hochrechnung (ggü. 2025 erwartet bei 49 €)

DT 59 € (statt 49 €)

DT-Nutzer

**-10,3% * 14,152 Mio. =
-1,46 Mio. Nutzer vom
Monatsbestand ¹**



DT-Umsatz

**+7,8% * 7,916 Mio. € =
+0,61 Mrd. € p.a. ²**

Umsatz Restsortiment



Rest-Umsatz

**+8,1% * 5,734 Mrd. € =
+0,47 Mrd. € p.a. ³**

ÖPNV-Umsatz gesamt



ÖPNV-Umsatz

**+7,9% * 13,650 Mrd. € =
+1,08 Mrd. € p.a. ⁴**

Zu berücksichtigen sind u.a. statistische Schwankungsbreiten: 95% Fehlertoleranz (1) +/- 0,24 (2) +/- 0,17 (3) +/- 0,18 (4) +/- 0,17

Hochrechnung Umsatz ÖPNV bei Preisstufen

Preis DT / Monat in €	Umsatz ÖPNV 2025 in Mrd. € (auf Basis erwartet 2025 bei 49 € inkl. Restsortiment Preise +5,1%)	ggü. 2025 erwartet in Mrd. €	Ø DT-Nutzer vom Monatswert in Mio. (auf Basis 2025 erwartet bei 49 € inkl. Restsortiment Preise +5,1%)	Δ DT-Nutzer vom Monatswert ggü. 2025 erwartet in Mio.	Nettoergebnis in Abhängigkeit vom Risikopuffer in Mrd. €
49	13,650	Ausgleichsbedarf 0,290 bis 0,747 Mrd. €	14,152		
51,50	13,886		+0,236	-0,546	-0,054 bis -0,511
54	14,138	+0,488	13,146	-1,005	+0,198 bis -0,259
59	14,731	+1,081	12,691	-1,460	+0,791 bis +0,334
64	15,308	+1,658	12,339	-1,813	+1,368 bis +0,911
69	15,602	+1,952	11,184	-2,968	+1,662 bis +1,205
74	16,035	+2,385	10,702	-3,449	+2,095 bis +1,638
79	16,469	+2,819	10,010	-4,141	+2,529 bis +2,072

Fehlertoleranz 95% Niveau:

+/- 0,11 bis 0,13

ca. +/- 0,07 bis 0,09

+/- 0,38 bis 0,33

+/- 0,24 bis 0,23

Umsatz ÖPNV und Deutschland-Ticket 2025 je Bundesland in Mio. Euro (vor Balance Schublade)

Angaben in Mio. Euro | Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment

Legende: ■ ÖPNV-Umsatz ■ DT-Umsatz

DT-Preis *	Total	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
49 €	13.650,3	413,7	671,8	1.002,8	135,4	2.677,6	1.200,4	513,1	1.573,2	2.253,5	112,7	1.281,2	477,2	213,7	617,9	246,2	259,6
	7.916,3	297,0	556,2	437,0	65,6	2.020,4	472,3	356,3	1.021,1	1.143,7	79,9	590,4	186,2	101,7	305,8	132,9	149,8
51,50 €	13.886,1	420,8	685,8	1.018,6	137,5	2.730,6	1.210,4	521,1	1.596,4	2.295,9	113,9	1.319,6	486,5	211,3	629,0	247,6	261,0
	7.991,5	299,3	566,8	443,4	66,6	2.044,2	470,5	358,3	1.029,8	1.158,6	80,3	597,9	187,1	100,2	308,0	131,0	149,6
54 €	14.137,9	426,5	698,9	1.031,6	139,1	2.770,6	1.232,0	532,0	1.626,6	2.332,3	116,3	1.363,1	496,5	215,7	640,2	250,5	266,0
	8.090,9	303,3	575,5	445,8	67,2	2.063,6	483,1	368,1	1.050,4	1.179,0	82,8	578,8	188,7	103,1	314,6	132,7	154,2
59 €	14.731,1	441,5	743,2	1.047,8	141,6	2.911,2	1.260,6	552,9	1.706,9	2.420,8	119,2	1.438,0	522,1	226,1	669,8	258,0	271,5
	8.530,8	317,5	605,4	460,5	65,0	2.178,8	512,3	386,6	1.121,2	1.262,0	84,8	592,9	195,3	110,6	332,3	139,6	165,8
64 €	15.308,3	448,0	782,3	1.078,5	146,7	3.035,0	1.301,4	579,0	1.773,0	2.506,1	121,7	1.505,0	552,6	233,3	695,1	269,0	281,5
	8.989,4	318,3	642,5	482,1	69,8	2.310,7	547,9	412,4	1.185,2	1.316,9	83,0	618,3	208,3	114,5	353,0	149,2	177,1
69 €	15.602,1	455,8	797,2	1.097,3	144,5	3.103,3	1.329,9	594,0	1.808,9	2.543,1	124,0	1.537,2	570,1	237,6	708,9	269,1	281,0
	8.774,2	321,0	621,7	475,5	61,1	2.274,2	556,7	407,2	1.179,9	1.274,8	82,1	552,5	200,6	111,5	352,0	134,4	168,9
74 €	16.035,5	469,3	816,1	1.120,1	147,3	3.206,6	1.355,9	621,1	1.855,1	2.609,4	125,3	1.597,9	587,8	244,7	718,7	273,0	287,3
	8.998,3	333,8	628,5	494,8	61,6	2.358,0	574,0	426,9	1.197,2	1.312,5	83,6	559,7	197,2	115,0	345,8	135,3	174,1
79 €	16.469,2	476,6	845,9	1.140,6	150,9	3.289,8	1.375,2	642,4	1.921,2	2.660,1	126,9	1.680,4	607,1	254,4	729,7	278,2	289,7
	8.989,0	332,3	620,4	495,4	64,6	2.381,9	573,4	441,3	1.197,8	1.304,7	84,5	529,2	192,1	120,6	337,1	138,4	175,3
Anzahl der Befragten	14.143-14.860 6.309-8.897	472-496 174-253	621-659 355-506	1.113-1.167 458-638	168-180 61-99	2.869-3.040 1.467-1.982	1.076-1.120 421-575	527-561 271-362	1.537-1.626 722-993	2.147-2.266 992-1.389	120-125 58-74	1.405-1.432 529-853	404-420 155-234	224-239 86-127	810-845 319-458	345-368 128-196	305-316 113-158

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Umsatzeffekte 2025 je Bundesland in Mio. € (vor Balance Schublade)

Angaben in Mio. Euro | Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment

DT-Preis *	Total	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
49 €	13.650,32	413,7	671,8	1.002,8	135,4	2.677,6	1.200,4	513,1	1.573,2	2.253,5	112,7	1.281,2	477,2	213,7	617,9	246,2	259,6
51,50 €	+235,8	+7,1	+14	+15,8	+2,1	+53	+10	+8	+23,2	+42,4	+1,2	+38,4	+9,3	-2,4	+11,1	+1,4	+1,4
54 €	+487,6	+12,7	+27,1	+28,7	+3,7	+92,9	+31,6	+18,9	+53,4	+78,8	+3,6	+81,9	+19,3	+1,9	+22,2	+4,3	+6,4
59 €	+1.080,8	+27,8	+71,4	+45	+6,2	+233,6	+60,2	+39,8	+133,7	+167,3	+6,5	+156,8	+44,9	+12,3	+51,8	+11,8	+11,9
64 €	+1.657,9	+34,3	+110,4	+75,6	+11,3	+357,3	+101	+65,9	+199,8	+252,6	+9	+223,8	+75,4	+19,6	+77,2	+22,9	+21,9
69 €	+1.951,8	+42,1	+125,3	+94,5	+9,1	+425,6	+129,5	+80,9	+235,7	+289,6	+11,3	+256	+92,9	+23,9	+91	+23	+21,4
74 €	+2.385,2	+55,5	+144,2	+117,2	+11,9	+528,9	+155,5	+107,9	+281,8	+355,9	+12,6	+316,7	+110,6	+31	+100,7	+26,9	+27,7
79 €	+2.818,8	+62,9	+174,1	+137,7	+15,4	+612,2	+174,8	+129,3	+348	+406,6	+14,3	+399,2	+129,9	+40,7	+111,8	+32	+30,1
Anzahl der Befragten	14.143-14.860 6.309-8.897	472-496 174-253	621-659 355-506	1.113-1.167 458-638	168-180 61-99	2.869-3.040 1.467-1.982	1.076-1.120 421-575	527-561 271-362	1.537-1.626 722-993	2.147-2.266 992-1.389	120-125 58-74	1.405-1.432 529-853	404-420 155-234	224-239 86-127	810-845 319-458	345-368 128-196	305-316 113-158

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG

Verlustraten Deutschland-Ticket-Kunden je Bundesland und Monat in Mio. Personen

Angaben Verringerung in Mio. Personen pro Monat ggü. 49 € Szenario, Befragung mit 5,1% erhöhtem Preis für Restsortiment

DT-Preis *	Total	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
49 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
51,50 €	0,55	0,02	0,03	0,02	0,00	0,13	0,04	0,03	0,07	0,07	0,01	0,04	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
54 €	1,01	0,04	0,06	0,06	0,01	0,26	0,06	0,03	0,12	0,12	0,01	0,12	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02
59 €	1,46	0,06	0,08	0,09	0,02	0,37	0,09	0,06	0,16	0,16	0,02	0,18	0,04	0,02	0,05	0,03	0,02
64 €	1,81	0,09	0,10	0,11	0,02	0,44	0,10	0,07	0,19	0,22	0,03	0,21	0,05	0,03	0,06	0,04	0,03
69 €	2,97	0,12	0,19	0,17	0,04	0,72	0,14	0,12	0,31	0,39	0,04	0,36	0,08	0,04	0,10	0,07	0,06
74 €	3,45	0,13	0,24	0,19	0,05	0,82	0,17	0,13	0,39	0,45	0,04	0,40	0,10	0,05	0,13	0,08	0,06
79 €	4,14	0,16	0,30	0,23	0,05	0,97	0,23	0,14	0,47	0,55	0,05	0,48	0,12	0,05	0,17	0,08	0,07
Anzahl der Befragten	8.897	253	506	638	99	1.982	575	362	993	1.389	74	853	234	127	458	196	158

* = Preisstufe: bei Zahlung eines geringeren Preises wird dieser proportional angepasst

(Quelle: Deutschland-Ticket Preis- und Tarifevaluation 2024)

Verteilung der bei 59 € wegfallenden D-Ticket-Typen

Fast drei Viertel der bei einem Preis von 59 € wegfallenden DTs wären Standard-Tickets

1.460,5 Mio.
D-Tickets würden
monatlich beim
Preis von 59 €
wegfallen,
davon:

74,2 %
Standard-Tickets



=

1.083,5 Mio. Tickets

12,6 %
Jobtickets



=

184,7 Mio. Tickets

4,2 %
Schüler- / Jugend- /
Azubi-Tickets



=

61,4 Mio. Tickets

3,8 %
Sozialtickets



=

55,9 Mio. Tickets

2,0 %
Semestertickets
(Solidarmodell)



=

29,6 Mio. Tickets

1,1 %
Semestertickets
(Upgrade)



=

16,1 Mio. Tickets

2,0 %
Tickets für Ältere



=

29,3 Mio. Tickets

1. Für den Ausgleich des zu erwartenden Fehlbetrags für die Ausgleichsumme ist eine Preiserhöhung des DT auf einen Betrag zwischen 54 € und 59 € notwendig.

Eine Preiserhöhung auf **51,50 € zum 01.01.2025** erwirtschaftet einen **Zusatzertrag** von **236 Mio. €** und ist damit **nicht ausreichend**, um den zu erwartenden **Fehlbetrag zwischen 290 und 747 Mio. €** für 2023-2025 **auszugleichen**.

Eine Preiserhöhung auf **54 €** würde mit **488 Mio. € Zusatzertrag** den zu erwartenden mittleren **Fehlbetrag in etwa ausgleichen, deckt aber** das **Risikoszenario** von **747 Mio. € Fehlbetrag** noch **nicht ab**.

Eine Preiserhöhung von **59 €** würde mit **1,08 Mrd. € Zusatzertrag** auch das **Risikoszenario abdecken**.

2. Wirtschaftlich günstiger Korridor für Preiserhöhungen zwischen 54 € und 59 €

Während bei einer Preiserhöhung auf **51,50 € (+2,50 €)** **546.000 DT-Nutzer vom Monatsbestand verloren** gehen, sind es bei **54 €** (weitere +2,50 €) noch einmal **460.000** mehr. Bei Erhöhung des DT-Preises auf **59 € (2x +2,50 €!)** steigt der Verlust an DT-Nutzern noch einmal um gut **460.000** an.

Zwischen **54 € bis 59 €** gehen damit **je Euro Preiserhöhung** nur **knapp halb so viele Kunden verloren, wie** zwischen **49 € bis 54 €**.

Gleichzeitig **erhöht** sich der **ÖPNV-Umsatz** zwischen 54 € und 59 € um **593 Mio. €** und damit **mehr** als zwischen **49 € und 54 € (488 Mio. €)**. Der Korridor **54 bis 59 €** stellt daher einen **wirtschaftlich gesehen günstigen Bereich** für eine Preiserhöhung dar.

6. Anhang

- Methodik
- Glossar

6.1. Methodik

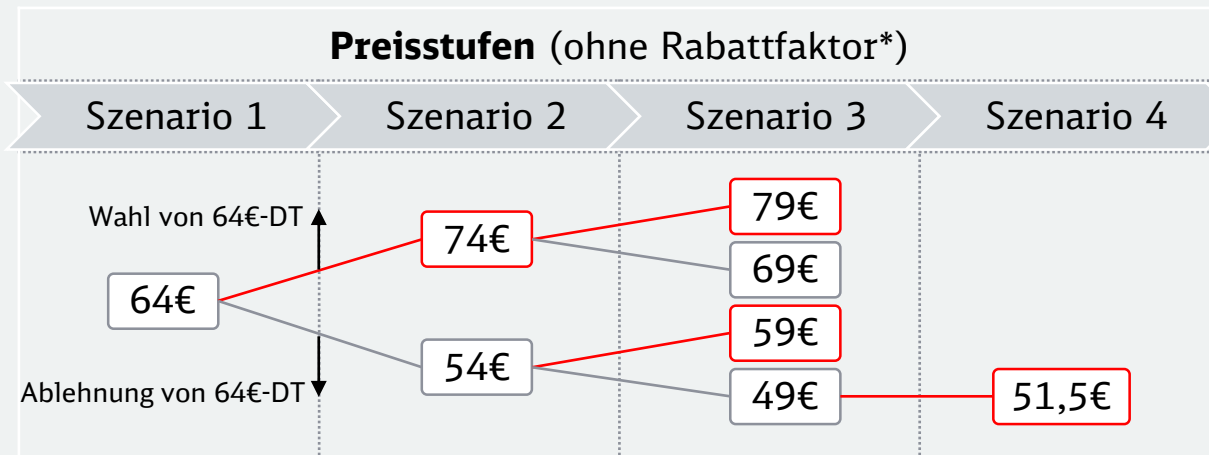
Discrete Choice Modelling (DC)

Modellannahmen & Abfragesystematik (I)

Ticketpreise Restsortiment werden in der Studie um **5,1% erhöhten Preis** angezeigt (angenommene Preissteigerung ÖPNV 2025)

Jeder Befragte durchläuft 3-4 Preisszenarien. Die erste Abfrage für das Deutschlandticket liegt bei zunächst hypothetischen **64€**.

Preiseinblendungen in nachfolgenden Szenarien richten sich nach der Akzeptanz bzw. Ablehnung auf der jeweiligen Vorstufe.



***Rabattfaktor:** Wird aktuell ein geringerer Preis als 49€ für das Deutschlandticket gezahlt, werden entsprechend niedrigere Preise je Szenario eingeblendet.

Dafür wird der gezahlte Preis im gleichen Verhältnis erhöht.

Bsp.: Szenario 1 bei Zahlung von **34 €** (statt 49 €)
→ $34 \text{ €} \times 64 / 49 = \mathbf{44,40 \text{ €}}$ (statt 64 €)

Discrete Choice Modelling (DC)

Modellannahmen & Abfragesystematik (II)

1.) Vereinfachte Vorfrage (**Emotionale Disposition**)

Nehmen Sie also mal an, das Deutschland-Ticket hätte im Juni 2024 **64,00 EUR** gekostet. Alle anderen Tickets hätten zudem 5% mehr gekostet als es im Juni 2024 tatsächlich der Fall war (also + 0,50 EUR je 10 EUR).
Was hätten Sie vermutlich getan?
Wären Sie bei einem Deutschland-Ticket Preis von 64,00 EUR ...

- beim Deutschland-Ticket geblieben
- (hauptsächlich) auf ein anderes Abo gewechselt
- (hauptsächlich) auf eine Monatskarte bzw. Wochenkarten ohne Abo gewechselt
- (hauptsächlich) auf andere Tickets, z.B. Einzeltickets gewechselt
- gar nicht mit dem ÖPNV gefahren

„Bypass“ ohne weitere Detail-Abfrage: Übernahme Angabe Tickets, Kosten, Fahrten laut Nutzungsverhalten des abgefragten Monats Juni 2024

2.) Detaillierte Nachfrage (**tatsächliches Verhalten mit konkreten Wechselalternativen**)


Abfrage aller potenziellen Ticket-Alternativen und -Preise (auch ÖPNV-Verzicht). Dabei Hinterlegung von Informationslinks mit spezifischen aktuellen Preisinformationen der gewählten Ticketart für den Heimatverbund (zzgl. 5% Preissteigerung)


Einleitung detaillierte Abfrage

Bitte stellen Sie sich nun vor: Sie haben exakt den gleichen Mobilitätsbedarf wie im Juni 2024 und müssen Ticketentscheidungen treffen. **Alle Preise haben sich um 5% erhöht.**

Sie können Ihre Ticketentscheidungen treffen, indem Sie die Angaben in den grünen Feldern verändern:

- die **Ticketauswahl** verändern (indem Sie die Fahrtenanzahl und ggf. Kosten dazu verändern)
- die **Anzahl von Fahrten** je Kategorie verändern (eine "0" bei der Anzahl der Fahrten bedeutet gleichzeitig, dass Sie das Ticket nicht wählen und eventuelle Kosten, die dafür eingetragen sind in der Summe der Kosten nicht mitgezählt werden)
- die entstehenden **Kosten** je Kategorie verändern
- oder die Angaben unverändert lassen, wenn Sie nichts ändern würden.
- Bitte achten Sie dabei darauf, dass sie die Fahrten insgesamt so auf alle Kategorien umverteilen (evtl. auch auf andere Verkehrsmittel oder den Verzicht auf Fahrten), dass die Summe der Fahrten insgesamt gleichbleibt.

Wenn Sie die aktuellen Preise für diese neuen Ticketalternativen nicht kennen, klicken Sie bitte auf den Info Button  neben dem Namen der jeweiligen Kategorie. Sie erhalten dann Hinweise, die Ihnen helfen, die aktuellen Preise für die Fahrten mit dieser Ticketkategorie für Ihren Heimattarifverbund gut abschätzen und eingeben zu können. Falls Sie auch in Regionen anderer Verbünde unterwegs gewesen sein sollten, bitte recherchieren Sie bei Bedarf für die dort gezahlten Tarife anhand derer Websites.

 Hier können Sie noch einmal die Hinweise der Vorseite ansehen.

Bitte passen Sie Ihre Angaben an oder klicken Sie in dem Fall, dass Sie nichts ändern würden, direkt auf ">".

Methode zur Ermittlung der Preiselastizität (DC) – 4/6

[i](#) Hier können Sie noch einmal die Hinweise der Vorseite ansehen.

Bitte passen Sie Ihre Angaben an oder klicken Sie in dem Fall, dass Sie nichts ändern würden, direkt auf ">".

Ticketart	Summe Kosten/ Preise alt in EUR	Anzahl Fahrten Juni 2024	Summe Kosten/ Preise neu (Fahrten wie Juni) in EUR	Summe Kosten/ Preise neu (Fahrten angepasst) in EUR	Anzahl Fahrten bei Preisän- derung
Standard Deutschland-Ticket i	49,00	20	64,00	64,00	0
Einzelfahrschein i	---	0	0,00	0,00	0
Kostenlose Mitfahrt auf Ticket einer anderen Person (Mitnahmeregelung)	---	0	---	---	0
Kostenlose Nutzung des Tickets einer anderen Person (Übertragung)	---	0	---	---	0
ein sonstiges Abo / eine sonstige Zeitkarte im Abo i	---	0	0,00	40,40	16
Fahrten, die auf PKW / Motorrad verlagert würden	---	0	---	---	2
Fahrten, die auf das Fahrrad / e-Bike / e-Scooter verlagert würden	---	0	---	---	0
Fahrten, die auf sonstige Verkehrsmittel verlagert oder zu Fuß gemacht würden	---	0	---	---	0
verzichtete Fahrten	---	0	---	---	2
Summe	49,00	20	64,00	40,40	20

Methode zur Ermittlung der Preiselastizität (DC) – 5/6

Hier können Sie noch einmal die Hinweise der Vorseite ansehen.

Bitte passen Sie Ihre Angaben an oder klicken Sie in dem Fall, dass Sie nichts ändern würden, direkt

Ticketart	Summe Kosten/ Preise alt in EUR	Anzahl Fahrten Juni 2024	Summe Preise neu in EUR
Standard Deutschland-Ticket	49,00	20	
Einzelfahrschein	---	0	
Kostenlose Mitfahrt auf Ticket einer anderen Person (Mitnahmeregelung)	---	0	
Kostenlose Übertragung	---	0	
ein sonstiges	0,00		40,40
Fahrten, die nicht gemacht wurden	---	---	2
Fahrten, die gemacht wurden	---	---	0
Fahrten, die gemacht wurden	---	---	0
verzichtete	---	---	2
Summe	49,00	20	64,00
			40,40
			20

Nachfrage zum Preis

Summe Kosten/Preise in EUR ✕

Bitte geben Sie die Summe Kosten/Preise in EUR für die Ticketart Monatskarte im Abo, Jahreskarte an.

Summe Kosten/Preise alt in EUR	38,40
Aufschlag in EUR	2,00
Summe Kosten/Preise neu in EUR	40,40

Link zur Tarif Info

Tarif-Info ✕

Weitere Informationen zum Ticket erhalten Sie über

<https://teutoowl.de/tickets-und-tarife/preise/>

Anschließende Nachfrage, falls nicht verändert wurde

Sie haben auf ">" geklickt ohne an den Angaben irgendetwas zu ändern und haben damit Ihr Deutschland-Ticket behalten, obwohl Sie zuvor angegeben haben, dass Sie zu diesem Preis für das Deutschland-Ticket auf ein anderes Ticket wechseln würden. Sind Sie sicher, dass Sie dennoch auch zu diesem Preis beim Deutschland-Ticket bleiben würden?

- ja
- nein, Angaben verändern



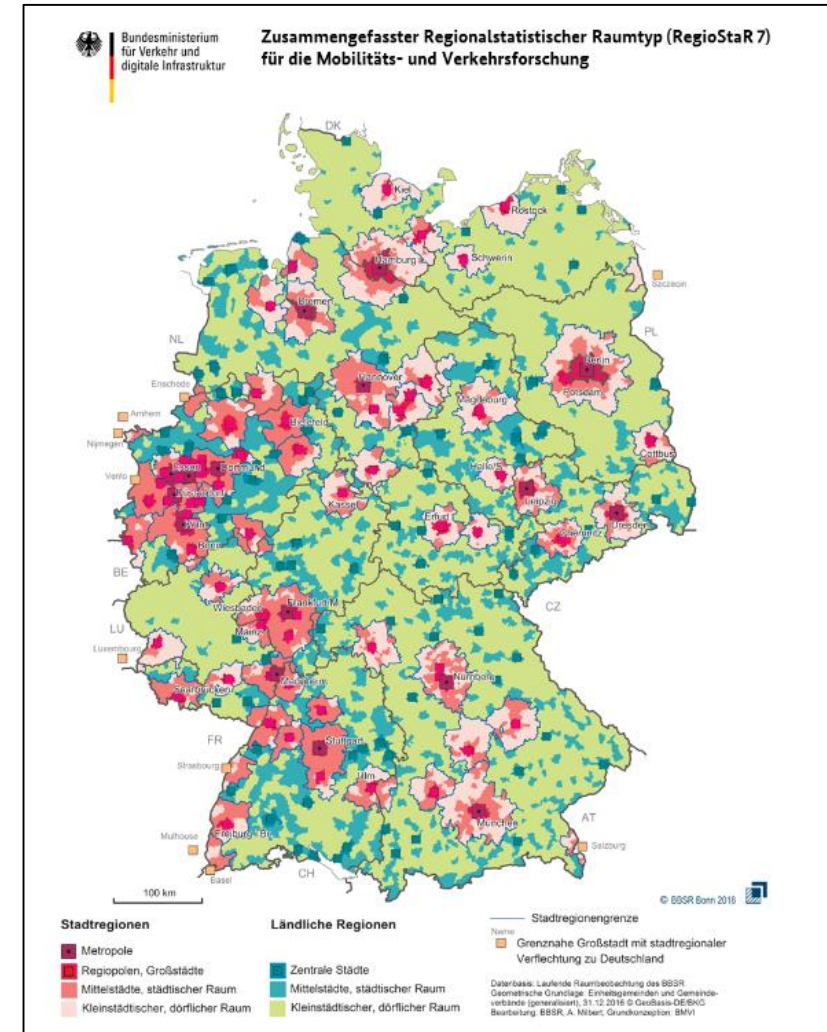
[Datenschutz](#) [Impressum](#)

6.2. Glossar

RegioStaR 7 – Zusammengefasster regionalstatistischer Raumtyp

Der Zusammengefasste Regionalstatistische Raumtyp (RegioStaR 7) unterscheidet insgesamt sieben Typen. RegioStaR 7 fasst jeweils innerhalb der Regionstypen „Stadtregion“ und „Ländliche Region“ die ähnlichen Raumtypen von RegioStaR 17 zusammen. Die neun differenzierten Raumtypen des Regionstyps „Stadtregionen“ werden zu vier Typen (Nr. 71-74) und die acht Raumtypen der ländlichen Regionen zu drei Typen (Nr. 75-77) zusammengefasst:

- | | | |
|----|----|---|
| 71 | SR | Metropolen (111) |
| 72 | SR | Regiopolen und Großstädte (112, 121) |
| 73 | SR | Mittelstädte, städtischer Raum einer Stadtregion (113, 114, 123, 124) |
| 74 | SR | Kleinstädtischer dörflicher Raum einer Stadtregion (115, 125) |
| 75 | LR | Zentrale Städte einer Ländlichen Region (211, 221) |
| 76 | LR | Mittelstädte, städtischer Raum (213, 214, 223, 224) |
| 77 | LR | Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Ländlichen Region (215, 225) |



Quelle: BMVI

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

Soziodemo- grafische Gewichtung

- Bei der Gewichtung wurde eine repräsentative Abbildung der Grundgesamtheit hinsichtlich des Geschlechts, Alters (5 Altersgruppen) und des Bildungsgrades (3 Stufen) sichergestellt. Alter und Geschlecht wurden dabei im Kreuz und je Bundesland gewichtet.
- Es erfolgte zudem eine repräsentative Abbildung der Bevölkerungsanteile der Bundesländer.
- Zusätzlich erfolgte ein Abgleich und eine Gewichtung der Anteile der verschiedenen Ticketarten des Deutschland-Tickets anhand der Ergebnisse der deutschlandweiten Basisstudie und der Daten der Sammelstelle.
- Weiterhin wurde der Anteil der Besitzer der verschiedenen BahnCard-Typen (BahnCard 100, 50, 25) anhand der bei der Deutschen Bahn vorliegenden Zahlen von BahnCard Besitzern so gewichtet, dass er dem realen Anteil in der Grundgesamtheit entspricht.
- Schließlich wurden die Nichtnutzerquoten nach Durchlauf der Preisszenarien nach Validierung der korrekten Anteile durch die Gewichtung kalibriert.
- Der Anteil der RegioStaR 7 Regionen wurde auf eine passende Verteilung kontrolliert, jedoch nicht gesondert gewichtet.
- Die aufgeführten Gewichtungsvariablen wurden durch eine multifaktorielle Mehrachsengewichtung simultan und iterativ auf die vorgegebenen Sollwerte hin optimiert.

Qualitätsprüfung

- Die Datensätze wurden umfangreich qualitätsgeprüft. Interviews mit unrealistisch kurzer Interviewdauer oder eindeutig inkonsistentem Antwortverhalten wurden vor der Auswertung und Gewichtung entfernt.