

**Kommentar zu dem Beitrag
„Vom 9-Euro-Ticket zum Deutschlandticket: Rabattierte
Pauschalpreistickets als Gamechanger für die Verkehrswende?“
(von Oliver Mietzsch) ***

VON CARSTEN SOMMER

Die Einführung des Deutschlandtickets stellt eine sehr große Veränderung im ÖPNV-Tarif in Deutschland dar. Erstmals wird ein bundesweit einheitliches Abo mit einem sehr günstigen Preis eingeführt, mit dem eine Nutzung des gesamten ÖPNV in Deutschland möglich sein soll (rabattiertes Pauschalpreisticket). Der zum Start am 1. Mai festgelegte Preis von 49 € pro Monat liegt teilweise erheblich unter den in den meisten Verkehrsverbänden üblichen Preisen für vergleichbare, aber nicht deutschlandweit gültige Abos. Die Erwartungen hinsichtlich positiver ökologischer Effekte sind insbesondere in der Politik hoch, die Wirkungen und Folgen können dagegen nur teilweise abgeschätzt werden.

Vor diesem Hintergrund befasst sich der Autor mit der hoch interessanten Frage, ob die Einführung des Deutschlandtickets ein „Gamechanger“ für die Verkehrswende sein wird, also erhebliche positive Effekte vor allem auf Klima und Umwelt erzeugen wird. Zunächst beschreibt Herr Mietzsch den aktuellen Einführungsprozess und fokussiert sich dabei auf die Finanzierungsgrundlagen und den Rechtsrahmen der Ticket-Einführung. Dabei arbeitet

* Die Qualitätsprüfung / -sicherung bezüglich des Beitrags „Vom 9-Euro-Ticket zum Deutschlandticket: Rabattierte Pauschalpreistickets als Gamechanger für die Verkehrswende?“ von Oliver Mietzsch erfolgte gemäß dem auf der Homepage der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft dargestellten (Alternativ-)Ansatz zur transparenten Qualitätsprüfung und -diskussion (siehe www.z-f-v.de → „Einreichung von Beiträgen und Begutachtung / Qualitätsprüfung“). Dabei wird von einem/r fachkundigen Wissenschaftler/in eine zustimmende Stellungnahme zur Veröffentlichung des Beitrags eingeholt und zusammen mit dem Beitrag veröffentlicht.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer
Universität Kassel
Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme
Mönchebergstraße 7
34125 Kassel
E-Mail: c.sommer@uni-kassel.de

er sehr treffend die Problematik des eigenwirtschaftlichen Verkehrs heraus. Anschließend geht er direkt auf seine Ausgangsfrage ein und versucht diese durch eine Analyse der Produktions- und Kostenstrukturen im ÖPNV sowie durch eine Betrachtung der Preiselastizität hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrage zu beantworten.

Mietzsch stellt zu Recht fest, dass sich die vorhandenen ÖPNV-Tarife „aus einem Mix aus Fix- und Grenzkostenanlastung“ zusammensetzen, der die unterschiedlichen Nutzungsbedingungen vor Ort berücksichtigt. Das ohnehin bei Verkehrsdienstleistungen bestehende Problem der Unsicherheit über die Nachfrage verschärft sich durch großräumige Pauschalpreistickets. Erfahrungen mit anderen in etwa vergleichbaren Angeboten z. B. dem hessenweiten Schülerticket oder Landesticket (Nulltarif für Beschäftigte des Landes Hessen) zeigen allerdings, dass es i. d. R. zu keinen zusätzlichen Kapazitätsengpässen gekommen ist und vor allem im Freizeitverkehr zusätzliche Fahrten unternommen wurden.¹

Die Nutzung vorhandener Preiselastizitäten ist ein methodischer Ansatz, mit dem die Nachfragewirkungen von Preisänderungen vorhandener Tarifprodukte grob abgeschätzt werden können.² Basierend auf mehreren Literaturquellen erläutert Herr Mietzsch die Zusammenhänge zwischen der Preiselastizität und unterschiedlichen Einflussfaktoren (u. a. Raumtyp, Verkehrsmittel, Fahrausweistyp) und nutzt diese Zusammenhänge, um Aussagen zu Nachfragewirkungen des Deutschlandtickets abzuleiten. Obwohl die grundsätzliche Ableitung zu den Nachfragewirkungen logisch und nachvollziehbar ist, hat der Editor Bedenken bei der Anwendung des Elastizitätenansatzes. Die Einführung des Deutschlandtickets als völlig neues Tarifprodukt führt in vielen Fällen zu erheblichen Preissenkungen bei einer gleichzeitigen Ausdehnung des räumlichen Geltungsbereiches. Bei Tarif- und Preisänderungen in diesem Ausmaß ist eine Argumentation mit Preiselastizitäten aus Sicht des Editors nicht angemessen, da die aus der Empirie abgeleiteten Preiselastizitäten i. d. R. auf moderaten Preisänderungen ohne strukturelle Tarifänderungen basieren. Dennoch kann der Editor die Einschätzung des Autors am Ende des dritten Abschnitts aus seiner Erfahrung unterstützen, dass trotz der erwartbaren Fahrgastzuwächse die Erlösverluste durch die erheblichen Preissenkungen bei den Zeitkarten bei weitem nicht ausgeglichen werden.

Im letzten Abschnitt zieht der Autor sein Fazit und beantwortet die anfangs gestellte Forschungsfrage auf Basis der zuvor abgeleiteten und weiterer Erkenntnisse aus der Literatur. U. a. greift Herr Mietzsch auf Erkenntnisse aus Nulltarif-Projekten sowie auf

¹ Basiert auf eigenen Gesprächen mit Fachleuten der hessischen Verbände, lokalen Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsunternehmen.

² Vgl. Sommer, C. / Rollinger, W. (2016), S. 32ff

Evaluationsergebnisse zum 9-Euro-Ticket zurück, bei denen die unerwünschten Verlagerungen vom Fuß- und Radverkehr zum ÖPNV häufig größer waren als der gewünschte Modal-Shift vom Pkw-Verkehr. Er verweist richtigerweise darauf, dass eine Verringerung des Kfz-Verkehrs ein integriertes Maßnahmenkonzept mit entsprechenden Push-Maßnahmen wie z. B. eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung erfordert.³ Herr Mietzsch sieht darüber hinaus die Gefahr, dass durch die erforderliche Finanzierung des Deutschlandtickets finanzielle Mittel für Ausbau und Qualitätssteigerungen im ÖPNV fehlen könnten. Zusammenfassend kommt er nachvollziehbar zum Schluss, dass die Einführung des Deutschlandtickets kein Gamechanger für die Verkehrswende darstellt.

Insgesamt liefert der Artikel eine fachlich begründete und gut nachvollziehbare Einschätzung zu möglichen Nachfrageeffekten einer Einführung des Deutschlandtickets. Er stellt damit einen wertvollen Diskussionsbeitrag dar, der sowohl der Fachöffentlichkeit als auch der Verkehrspolitik Denkanstöße für die Umsetzung der Verkehrswende gibt.

Ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Mietzsch möchte der Editor noch auf weitere Aspekte in diesem Kontext hinweisen. Da das Deutschlandticket als digitales Ticket vertrieben werden soll, könnte das seit inzwischen Jahrzehnten diskutierte Thema elektronischen Fahrgeldmanagement einen Umsetzungsschub erhalten, der mittelfristig auch die Qualität und Effizienz des ÖPNV-Vertriebs deutschlandweit verbessern könnte. Darüber hinaus steigt durch die Einführung des Deutschlandtickets der Druck auf die Tarifverantwortlichen, deutschlandweit einheitliche Tarifstandards (Kinderaltersgrenze, Mitnahmeregelungen etc.) umzusetzen und die teilweise sehr kleinräumigen Strukturen zu überdenken. Daher ist es aus Sicht des Editors nicht unwahrscheinlich, dass das Deutschlandticket als Katalysator für den Abbau von Hemmnissen bei der ÖPNV-Nutzung dienen könnte.

³ Vgl. Sommer, C. / Briegel, R. / Harz, J. / Reiserer, M. (2022)

Literaturverzeichnis

- Sommer, C. / Rollinger, W. (2016): Mobilitätsverhalten, in: Ostermann, N.; Rollinger, W. (Hrsg.), Handbuch ÖPNV - Schwerpunkt Österreich, DVV Media Group, Hamburg, 2016
- Sommer, C. / Briegel, R. / Harz, J. / Reiserer, M. (2022): Strategien zur Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr - Integrierte Push- und Pull-Strategie auf allen Planungsebenen erforderlich, in: DER NAHVERKEHR, Ausgabe 05/2022, Seite 06 - 11, DVV Media Group GmbH, Hamburg, 2022