

Deutsches Zentrum für
Schienenverkehrsforschung beim



Eisenbahn-Bundesamt

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Eine sozialwissenschaftliche Betrachtung.

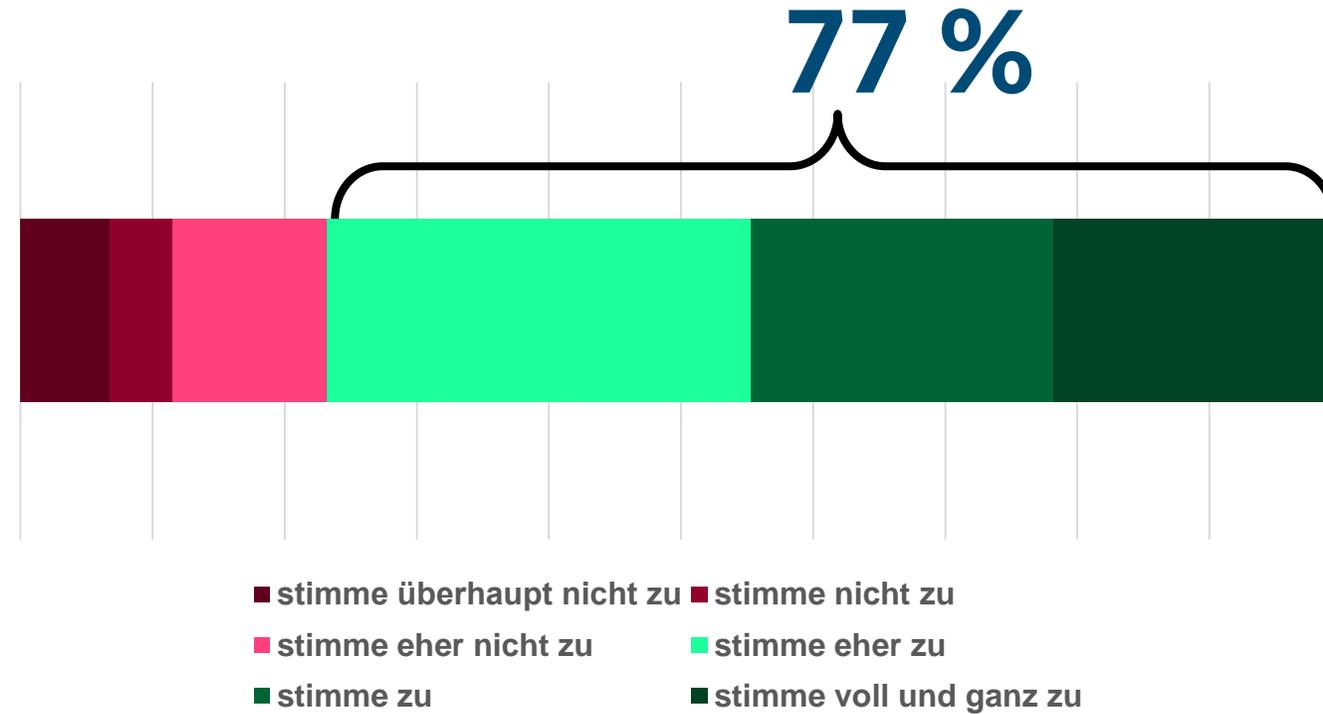
Deutscher Nahverkehrstag 2024, Koblenz

Christian Lutz

Wissenschaftlicher Referent

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Bewertung des Deutschlandtickets in der Bevölkerung.

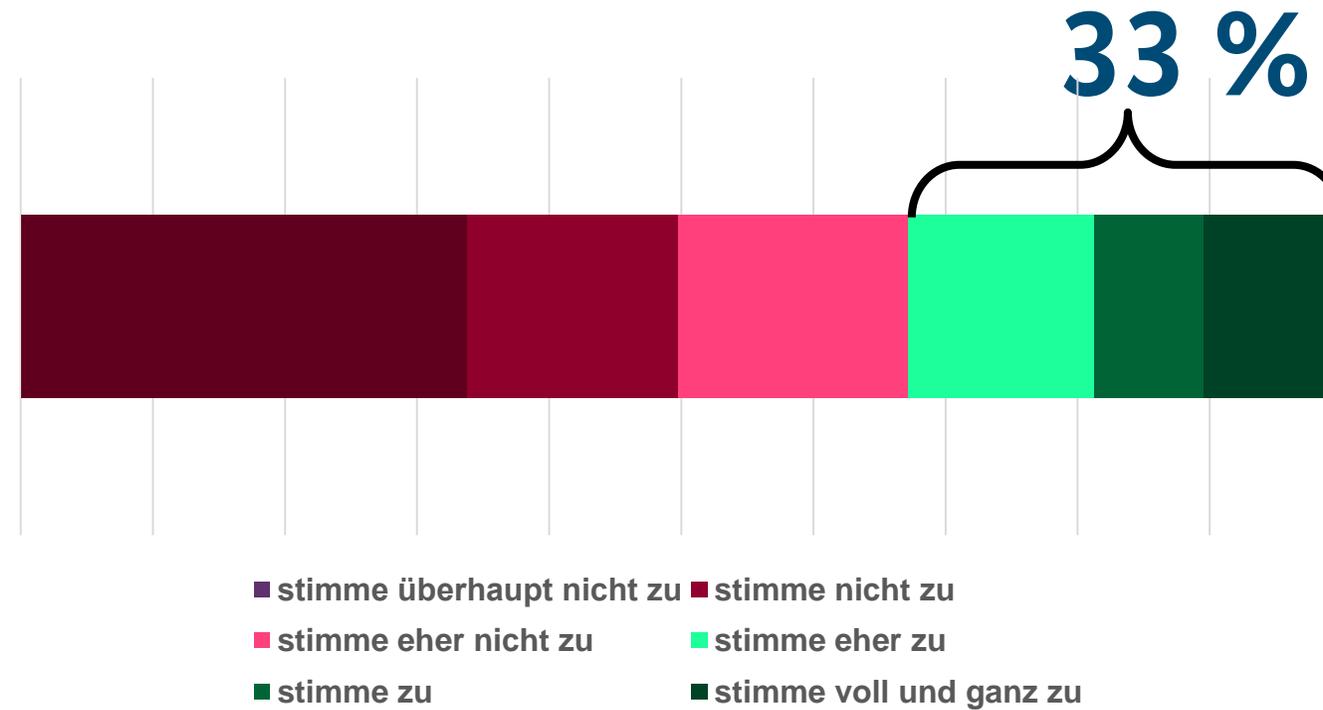
„Das Deutschlandticket finde ich gut“



n = 2.500 Personen im Bundesgebiet im Dezember 2023

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Bewertung des Deutschlandtickets in der Bevölkerung.

„Das Deutschlandticket ist für mich persönlich sinnvoll“



n = 2.500 Personen im Bundesgebiet im Dezember 2023

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Bewertung des Deutschlandtickets nach Alter und Wohnortgröße.

„Das Deutschlandticket ist für mich persönlich sinnvoll“



Altersklasse	Zustimmung	Wohnortgröße	Zustimmung
unter 20*	71%	weniger als 2.000	24%
20 bis unter 40	48%	2.000 bis 4.999	22%
40 bis unter 60	32%	5.000 bis 19.999	27%
60 bis unter 80	23%	20.000 bis 49.999	29%
80 bis unter 100	25%	50.000 bis 99.999	31%
		100.000 bis 499.999	41%
		500.000 oder mehr	48%

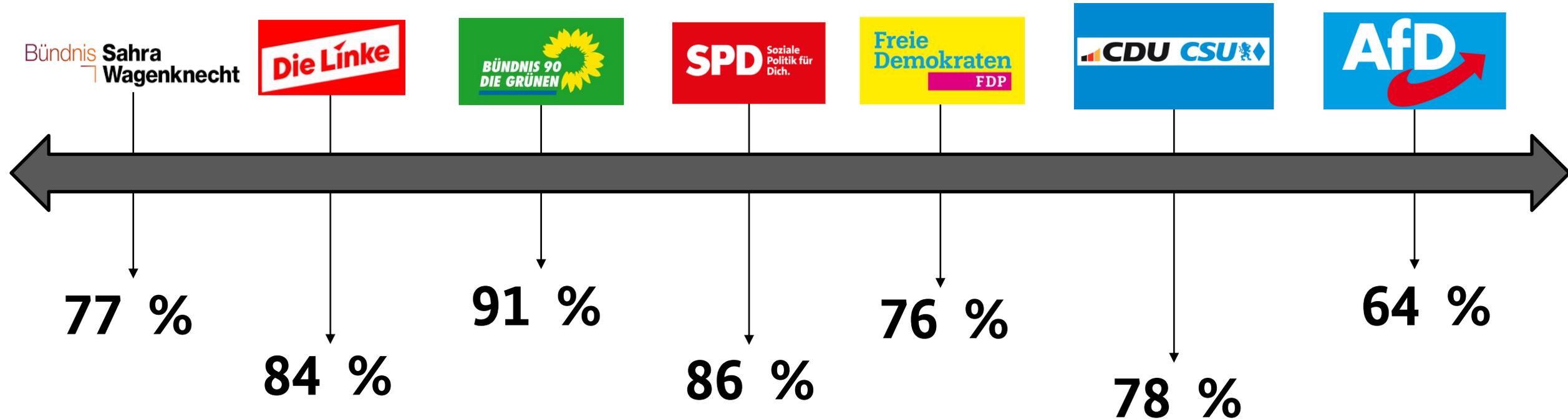


Anteil der jeweiligen Altersklassen und Zugehörigkeiten zu Wohnortgrößen, der bezüglich der oben genannten Aussage angegeben hat, „stimme eher zu“, „stimme zu“ oder „stimme voll und ganz zu“; n = 2.500 Personen im Bundesgebiet im Dezember 2023; *Befragte mussten mindestens 18 Jahre alt sein.

Bildquellen:
 Dorf: <https://kommunal.de/massenflucht-aufs-dorf/>; © 123rf
 Metropole: <https://www.deutschland.de/de/topic/leben/frankfurt-am-main-tipps-fuer-die-reise/>; © Adobe Stock
 Jugendliche: <https://www.dia-vorsorge.de/kapitalmaerkte-kapitalanlagen/wie-jugendliche-zu-mehr-finanzwissen-gelangen/>;
 Alte Menschen: https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/alter/gesellschaft_der_alten/index.html

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Bewertung des Deutschlandtickets nach Parteianhängerschaft.

„Das Deutschlandticket finde ich gut“



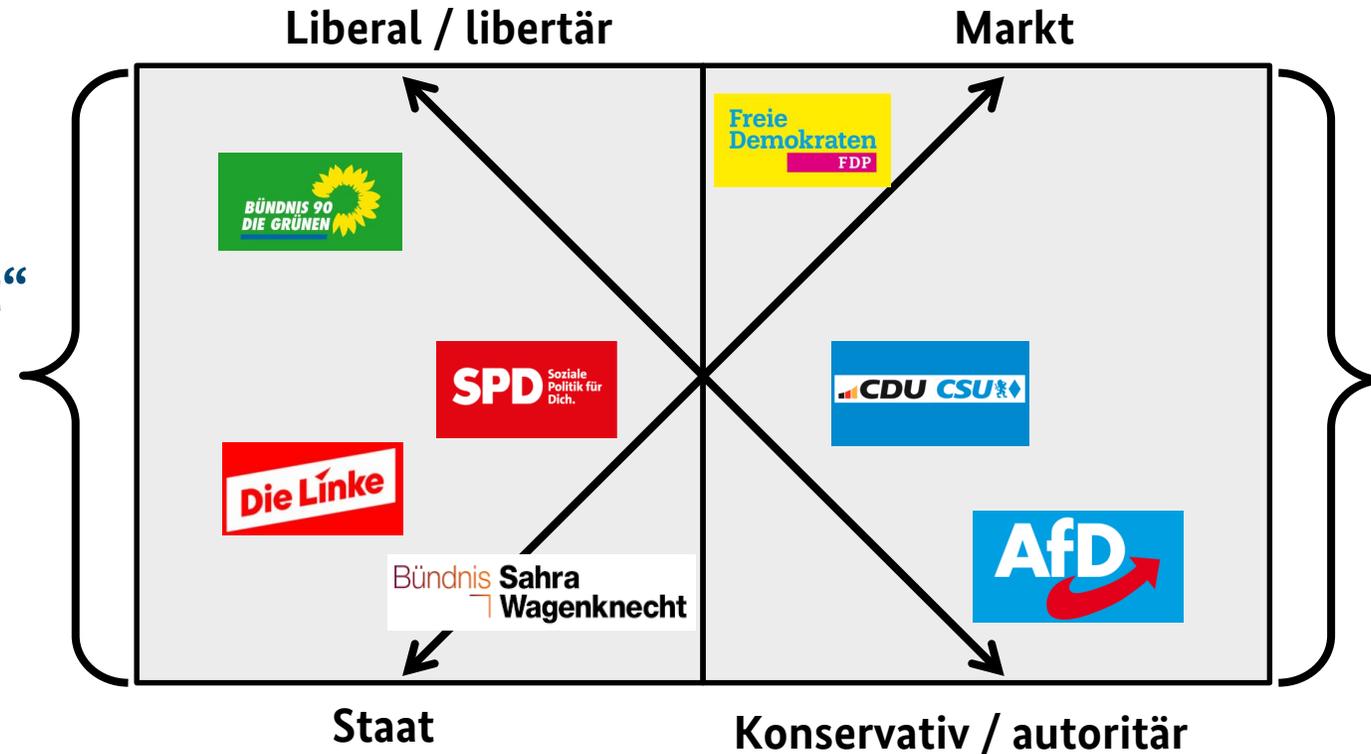
Anteil der jeweiligen Parteianhängerschaft (Sonntagsfrage), der bezüglich der oben genannten Aussage angegeben hat, „stimme eher zu“, „stimme zu“ oder „stimme voll und ganz zu“; n = 2.500 Personen im Bundesgebiet im Dezember 2023

Bildquellen:
BSW: <https://www.europawahl-bw.de/wahlprogramm-buendnis-sahra-wagenknecht>
Linke: <https://www.europawahl-bw.de/europawahlprogramm-die-linke>
B90/Die Grünen: <https://www.europawahl-bw.de/europawahlprogramm-gruene>
SPD: <https://www.europawahl-bw.de/europawahlprogramm-spd>
FDP: <https://www.europawahl-bw.de/europawahlprogramm-fdp>
CDU/CSU: <https://www.europawahl-bw.de/europawahlprogramm-cdu>
AfD: <https://www.europawahl-bw.de/europawahlprogramm-afd>

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Bewertung des Deutschlandtickets nach Parteianhängerschaft.

„Das Deutschlandticket finde ich gut“

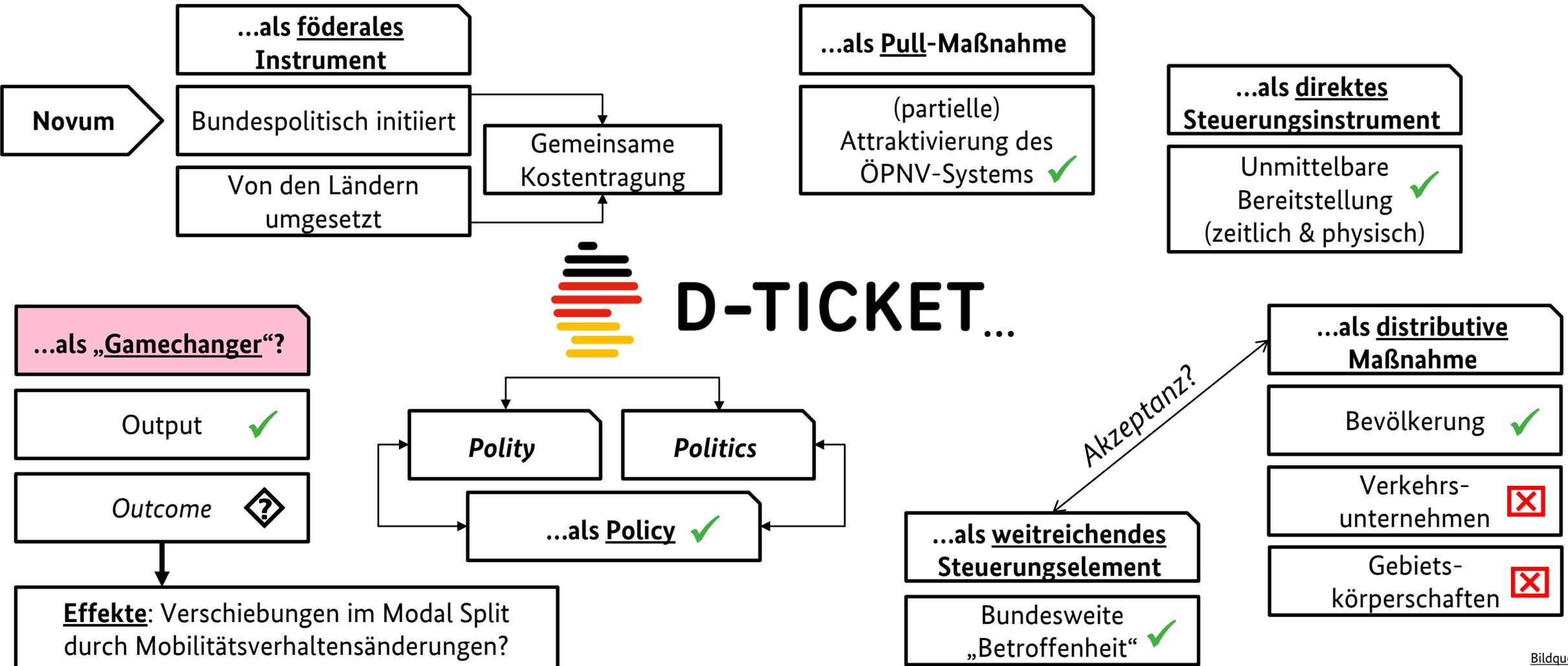
„Cleavage-Wert“
= 1



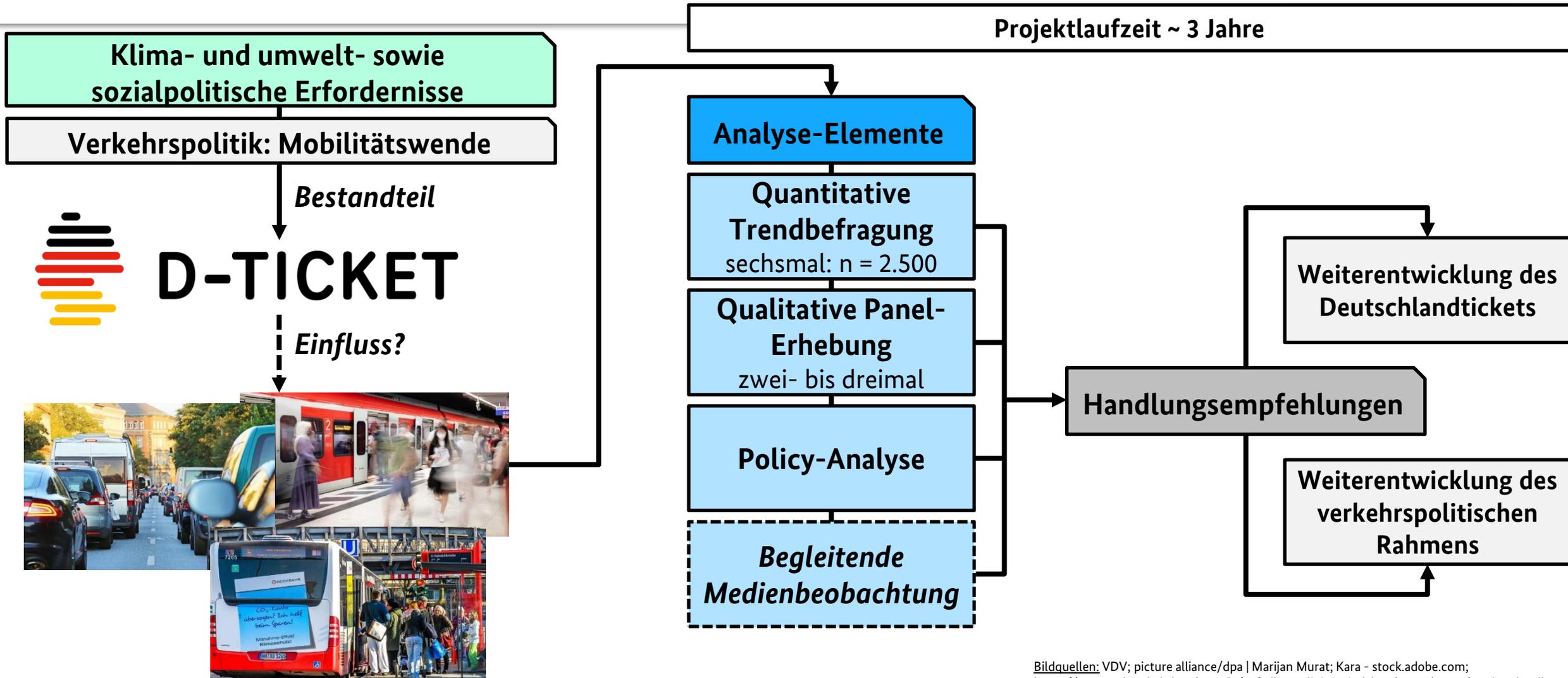
„Cleavage-Wert“
= 0

Positiver
Zusammenhang
→ Spearmans Rho
= ,228
p < 0,01

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Perspektiven der Policy-Analyse.



Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Aufbau des Projektes im Rahmen der Ressortforschung.



Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Die Stichprobe der zweiten Erhebungswelle.

- n=2.500
- Online-Access-Panel
- Räumliche Quotierung
- Nur Befragte ab 18 Jahren
- Durchschnittsalter: 57 Jahre*
- Geschlecht: 51% weiblich, 49% männlich
- Wohnortgröße
 - 9,62% weniger als 2.000
 - 9,62% 2.000 bis 4.999
 - 18,40% 5.000 bis 19.999
 - 15,49% 20.000 bis 49.999
 - 14,25% 50.000 bis 99.999
 - 15,53% 100.000 bis 499.999
 - 17,09% 500.000 oder mehr
- Befragte nach Bundesländern
 - jeweils max. 2,34 % Abweichung vom Mikrozensus (NW)
- *Geplant für dritte Erhebungswelle*
 - *Herstellung Repräsentativität*
 - *Befragte ab 16 Jahren*
 - *Rekrutierung für Tiefeninterviews*
 - *Ergänzung/Schärfung des Erhebungsinstruments*

Deutschlandticket

- **17,2 % der Befragten besitzen aktuell ein Deutschlandticket**
 - davon leben 37% in Städten mit über 1 Million EW
 - davon leben 9% in Städten mit maximal 5.000 EW
- **9,4 % der Befragten haben ein Deutschlandticket besessen, es aber wieder gekündigt**
 - Tiefergehende Analyse notwendig (Qualitatives Panel)
- **73,4 % besaßen und besitzen kein Deutschlandticket**

* 17% der Bevölkerung in Deutschland sind unter 18 Jahren, das Durchschnittsalter hier ist demnach verzerrt, da hier nur Personen mit einem Mindestalter von 18 Jahren befragt wurden.

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Wahrgenommene politische Unterstützung.

Sommer 2023	Winter 2023
Von der Bevölkerung wahrgenommene politische Unterstützung des Deutschlandtickets (Politik allgemein)*	Von der Bevölkerung wahrgenommene politische Unterstützung des Deutschlandtickets (Index aus Landes- und Bundespolitik)**
Mittelwert x = 4,002798	Mittelwert y = 3,693014
t = 9,6242; df = 5005; p-Wert = <,001	
Cohen's d = ,272	

- Die von der Bevölkerung **wahrgenommene politische Unterstützung geht zurück**. Die Unterschiede sind statistisch **signifikant**, wohingegen die **Effektstärke moderat** ausgeprägt ist.
- Die aufgrund der lange ungeklärten Finanzierungsdebatten vermuteten Differenzen in der Bewertung zwischen Bundes- und Landespolitik haben sich nicht erhärtet.

n = 2.500 Personen im Bundesgebiet im Sommer und Dezember 2023

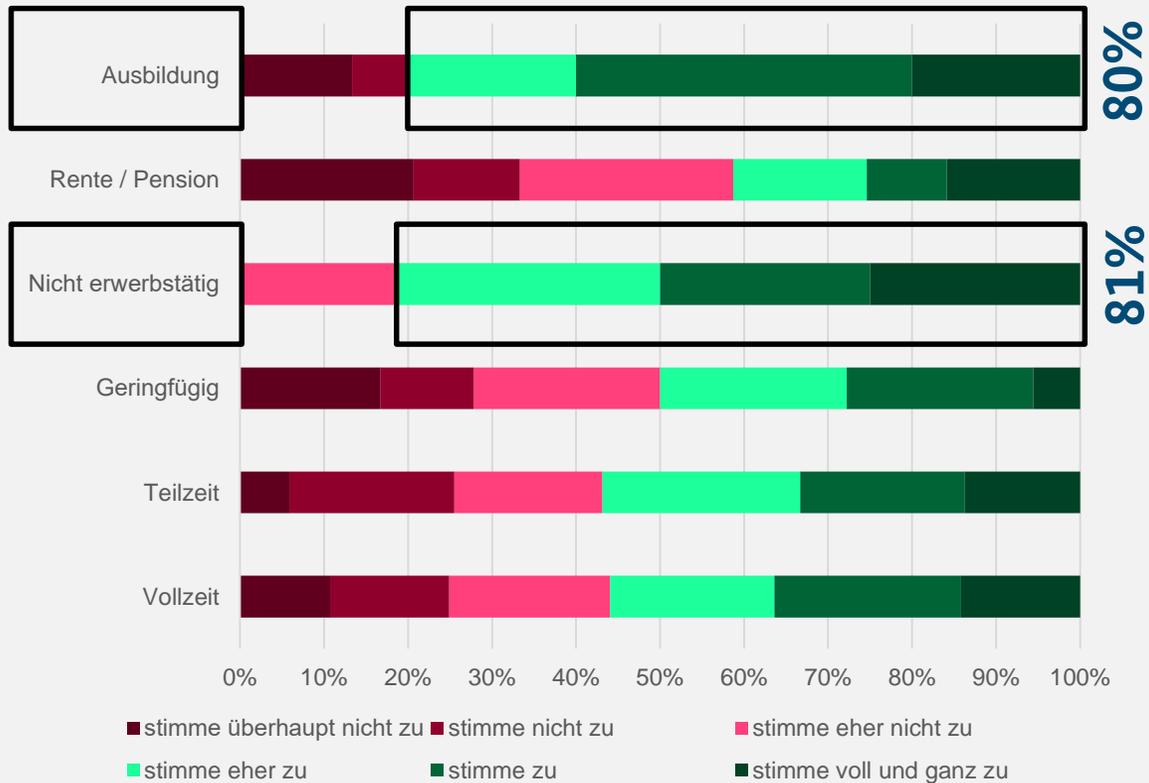
* Item: „Die Politik steht hinter dem Deutschlandticket.“

** zwei Items: 1) „Die Landespolitik steht hinter dem Deutschlandticket.“; 2) „Die Bundespolitik steht hinter dem Deutschlandticket.“

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Soziale Teilhabe und Mobilität.

Deutschland-Ticket-Besitzende

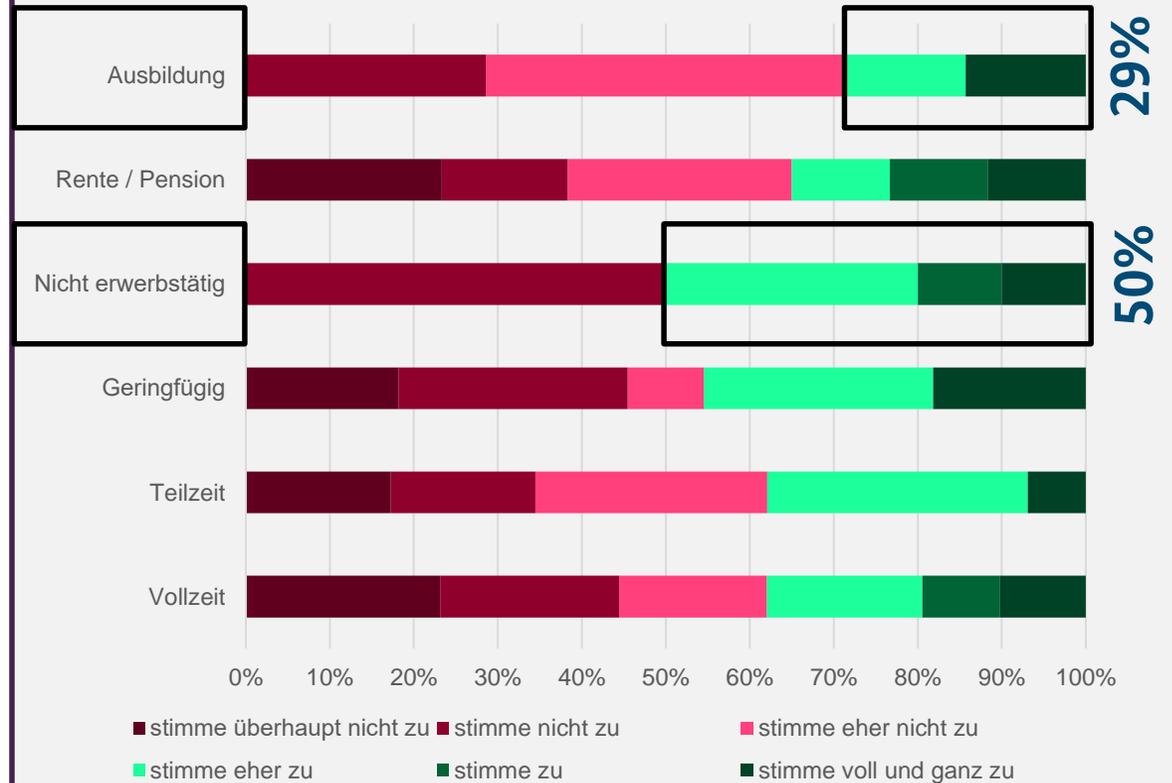
*"Das Deutschlandticket hilft mir,
finanzielle Probleme zu lösen"*



n = 424 Subset D-Ticket-Besitzende im Bundesgebiet im Dezember 2023;
ohne Hausfrauen/-männer und Sonstige

„Ehemalige“ Deutschland-Ticket-Besitzende

*"Das Deutschlandticket hilft mir,
finanzielle Probleme zu lösen"*

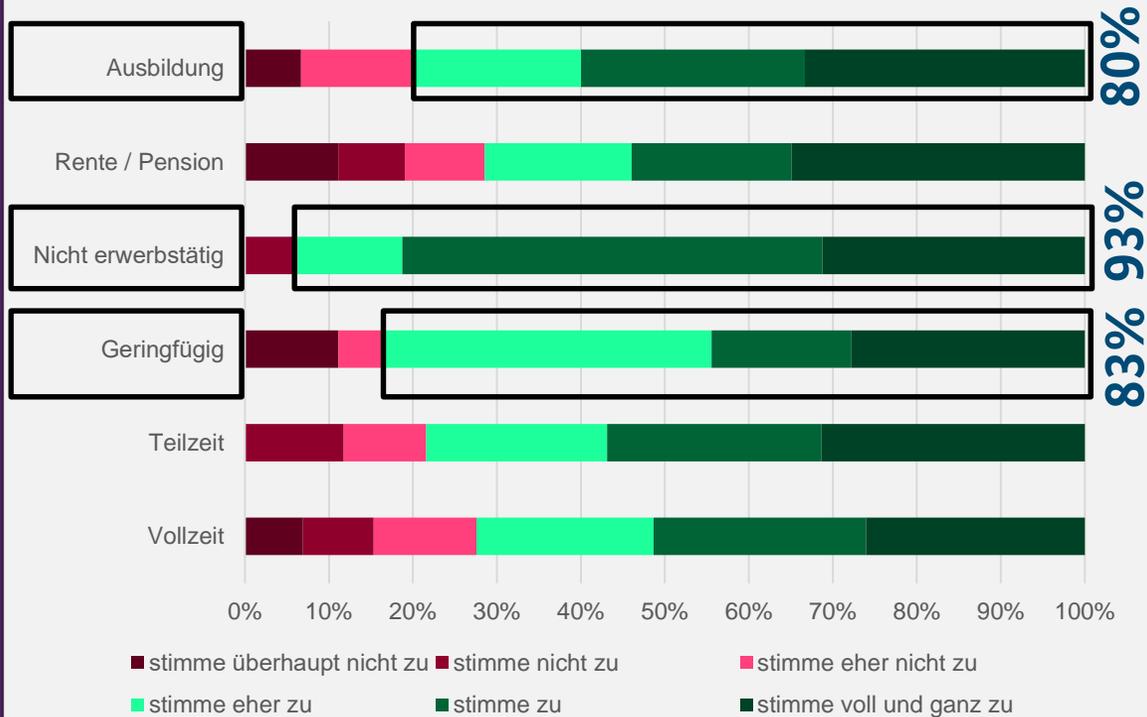


n = 225 Subset ehemalige D-Ticket-Besitzende im Bundesgebiet im Dezember 2023;
ohne Hausfrauen/-männer und Sonstige

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Soziale Teilhabe und Mobilität.

Deutschland-Ticket-Besitzende

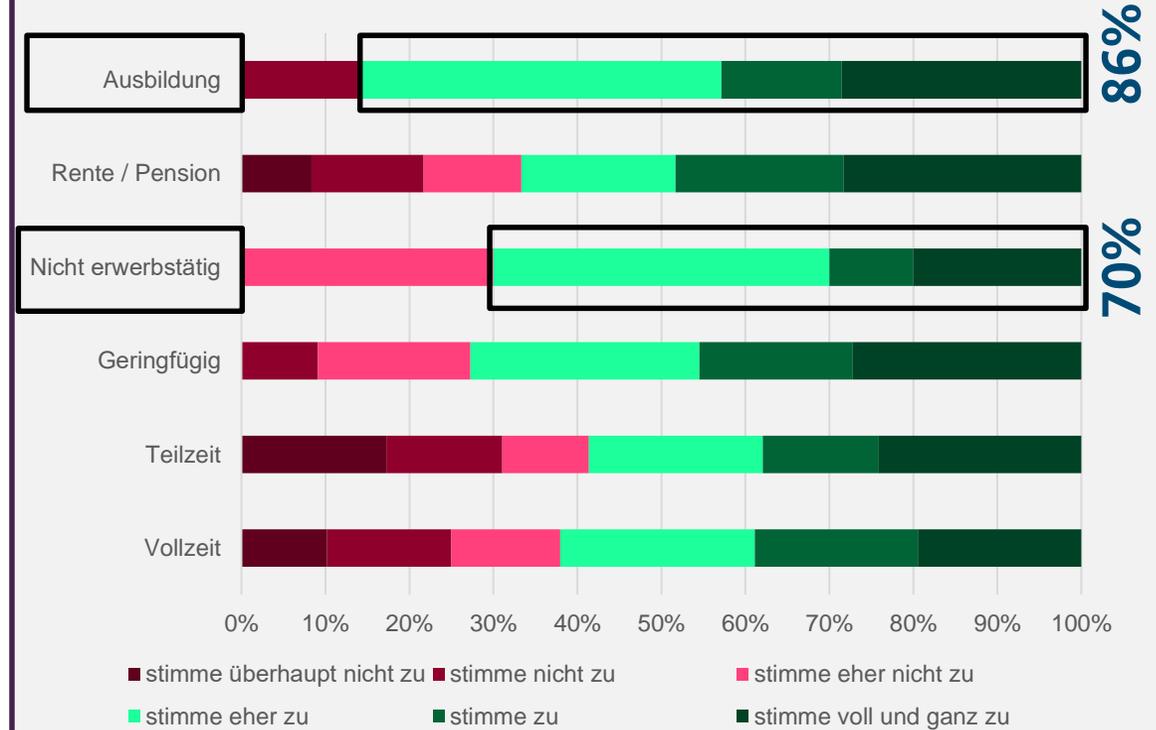
"Das Deutschlandticket ermöglicht mir eine Nutzung von Bus und Bahn, die so vorher nicht möglich war"



n = 424 Subset D-Ticket-Besitzende im Bundesgebiet im Dezember 2023;
ohne Hausfrauen/-männer und Sonstige

„Ehemalige“ Deutschland-Ticket-Besitzende

"Das Deutschlandticket ermöglicht mir eine Nutzung von Bus und Bahn, die so vorher nicht möglich war"



n = 225 Subset ehemalige D-Ticket-Besitzende im Bundesgebiet im Dezember 2023;
ohne Hausfrauen/-männer und Sonstige

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Wie hängt der Deutschlandticket-Besitz mit weiteren mobilitätsbeeinflussenden Faktoren zusammen?

„Je häufiger die Menschen im Schnitt auf ein Auto zurückgreifen können, desto seltener besitzen sie ein Deutschlandticket“ ✓

Variablen	Spearman's Rho	p-Wert
Pkw-Verfügbarkeit*	-,223	<,001
Deutschlandticket-Besitz**		

* Antwortkategorien: gar nicht, gelegentlich, jederzeit

** nur Personen, die aktuell ein Deutschlandticket besitzen

„Je routinierter die Menschen im Schnitt den ÖPNV nutzen, desto häufiger besitzen sie ein Deutschlandticket“ ✓

Variablen	Pearsons Produkt-Momentkorrelation	p-Wert
ÖPNV-Routine*	,452	<,001
Deutschlandticket-Besitz**		

* Zustimmung zur Aussage „Die ÖPNV-Nutzung (Bus oder Bahn) ist etwas, das ich routiniert mache.“

** nur Personen, die aktuell ein Deutschlandticket besitzen

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Ein stufenweises Regressionsmodell zur Erklärung von Mobilitätsverhalten.

n = 2.500 im Bundesgebiet im Dezember 2023; angegeben sind jeweils der standardisierte Beta-Koeffizient sowie der Standardfehler in Klammern; statistische Signifikanzniveaus: *** = 0,001; ** = 0,01; * = 0,05

Abhängige Variable: Verkehrsmittelnutzung (ÖPNV)		<i>Achtung: Multikollinearität zwischen D-Ticket-Besitz und ÖPNV-Routine</i>				
Unabhängige Variablen	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4	Modell 5	Modell 6
Deutschlandticket-Besitz (Dummy)	,590*** (,016)	,544*** (,016)	,489*** (,016)	,305*** (,014)	,301*** (,014)	,308*** (,013)
Grad der Urbanität (Dummy)		,224*** (,016)	,177*** (,016)	,073*** (,013)	,056*** (,014)	,057*** (,013)
ÖPNV-Frequenz			,034* (,016)	,017 (,013)	,013 (,013)	---
Pkw-Verfügbarkeit (Dummy)			-,247*** (,016)	-,077*** (,017)	-,073*** (,017)	-,074*** (,016)
Pkw-Routine				-,080*** (,017)	-,080*** (,017)	-,079*** (,016)
ÖPNV-Routine				,515*** (,015)	,486*** (,016)	,484*** (,016)
ÖPNV-Bewertung (Einfachheit)					,074*** (,015)	,078*** (,014)
Korrigiertes R²	,348	,396	,449	,641	,644	,651

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Ein vorläufiges Fazit.

- Metahypothese ✓ – Das Deutschlandticket allein macht noch keine Verkehrswende
- Bei der Beibehaltung eines Deutschlandticket-Abos scheint der finanzielle Aspekt in der Tendenz wichtiger als der der mobilitätsbezogenen Ermöglichung
- Das Deutschlandticket erfährt aus der Wählerschaft heraus Unterstützung über alle parteipolitisch relevanten Lager, gleichwohl im „linken“ und „unteren“ Quadranten leicht höhere Zustimmungswerte zu verzeichnen sind
- Der persönliche Nutzen des Deutschlandtickets wächst mit steigender Wohnortgröße und sinkt mit steigendem Alter
- Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger verliert das Deutschlandticket über das Jahr 2023 politischen Rückhalt
- Das Deutschlandticket hat einen Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung; gefestigte Routinen und die Verfügbarkeit von privaten Pkw bleiben signifikante Prädiktoren für das Mobilitätsverhalten
- Mobilitätsverhaltensänderungen müssen stärker noch in den Blick genommen und analysiert werden

Das Deutschlandticket als verkehrspolitisches Instrument. Ein Ausblick.

- **Dritte Erhebungswelle im Sommer u.a. mit neuem Fragenblock zur Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen, dazu Nachschärfung einzelner Items,**
 - z.B. zum Prä-Abonnement-Besitz
 - z.B. zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten
 - z.B. zu infrastrukturellen Gegebenheiten
- **Rekrutierung und Durchführung der Tiefeninterviews infolge der dritten Erhebungswelle**
- **Konzeptionierung der begleitenden Medienbeobachtung entlang vermuteter Wirkungszusammenhänge (Stichwort wahrgenommene politische Unterstützung)**

Happy Birthday Deutschlandticket? Digitale DZSF-Fachtagung | 07. Juni | 09.00 bis 12.00 Uhr



Registrierung

- Wissenschaftlicher Austausch zum aktuellen Stand und künftigen Zielen der Evaluation des Deutschlandtickets
- **Key-Notes von:**
 - **Robert Follmer** (infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bereichsleitung Mobilitäts- und Regionalforschung)
 - **Prof.in Angela Francke** (Universität Kassel, Fachgebietsleitung Radverkehr und Nahmobilität)
- **Podiumsdiskussion u.a. mit:**
 - **Prof.in Corinna Salander** (Abteilungsleitung Eisenbahnen im BMDV)
 - **Dr. Till Ackermann** (Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development im VDV)
 - **Dr. Jutta Deffner** (Leiterin des Forschungsfelds Nachhaltige Gesellschaft beim ISOE Institut für sozial-ökologische Forschung)

Zur Person

Christian Lutz

Wissenschaftlicher Referent

Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung
beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF)

Tel. +49 (0)351 47931-119

Mail. lutzc@dzsf.bund.de