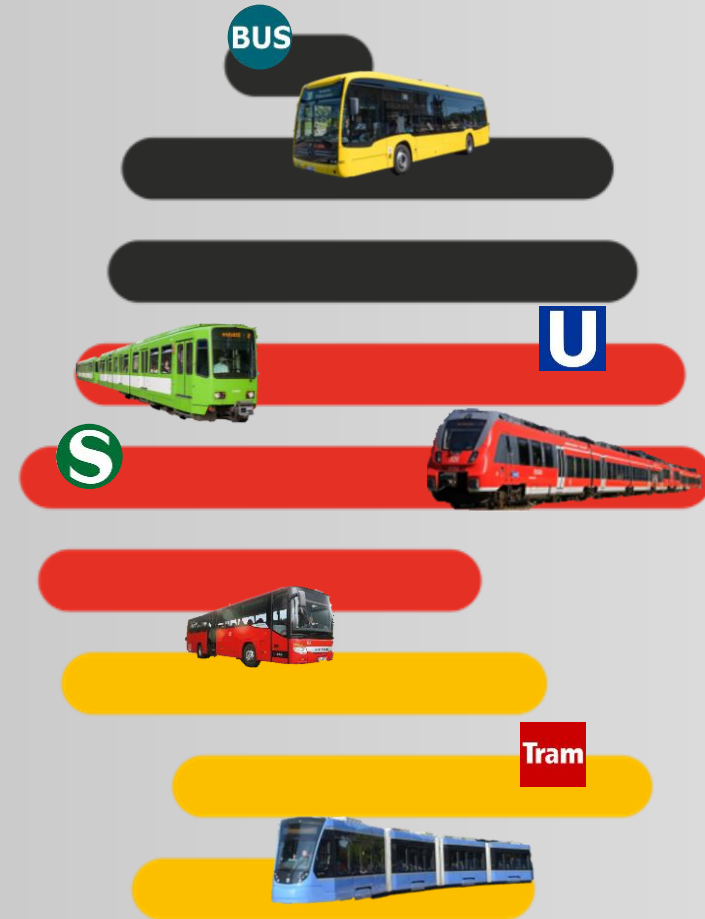


„Interpretierende“ Zusammenfassung

Kernergebnisse zur bundesweiten
Marktforschung zum Deutschland-Ticket

- Berichtszeitraum
Mai bis Dezember 2023 -



1. **Das Deutschland-Ticket - ein Ticket für alle?**

2. ÖPNV-Nutzung mit dem Deutschland-Ticket

3. Attraktivität des Deutschland-Tickets und des ÖPNV

4. Finanzielle Wirkungen des D-Tickets und Potentiale

5. Digitale Transformation und Vertrieb

6. Verlagerungseffekte und CO₂-Emissionseinsparung

Das Deutschland-Ticket wird von einem großen Teil der Bevölkerung genutzt

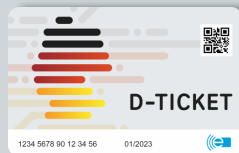
Weitester Kundenkreis:
Über
20 Millionen
Menschen

haben 2023
mindestens ein Deutschland-Ticket besessen

Durchschnittlich ca.
11,2 Millionen*
Menschen

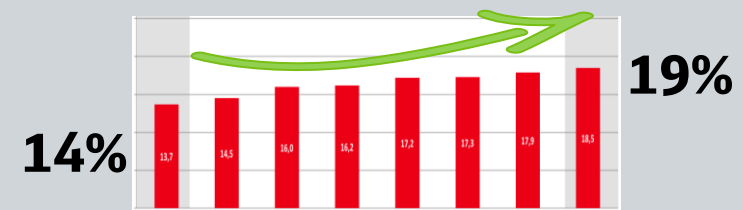
geben an, ein für den
laufenden Monat gültiges D-Ticket
zu besitzen

74% „49-Euro-Ticket“
17% „Job-Ticket“

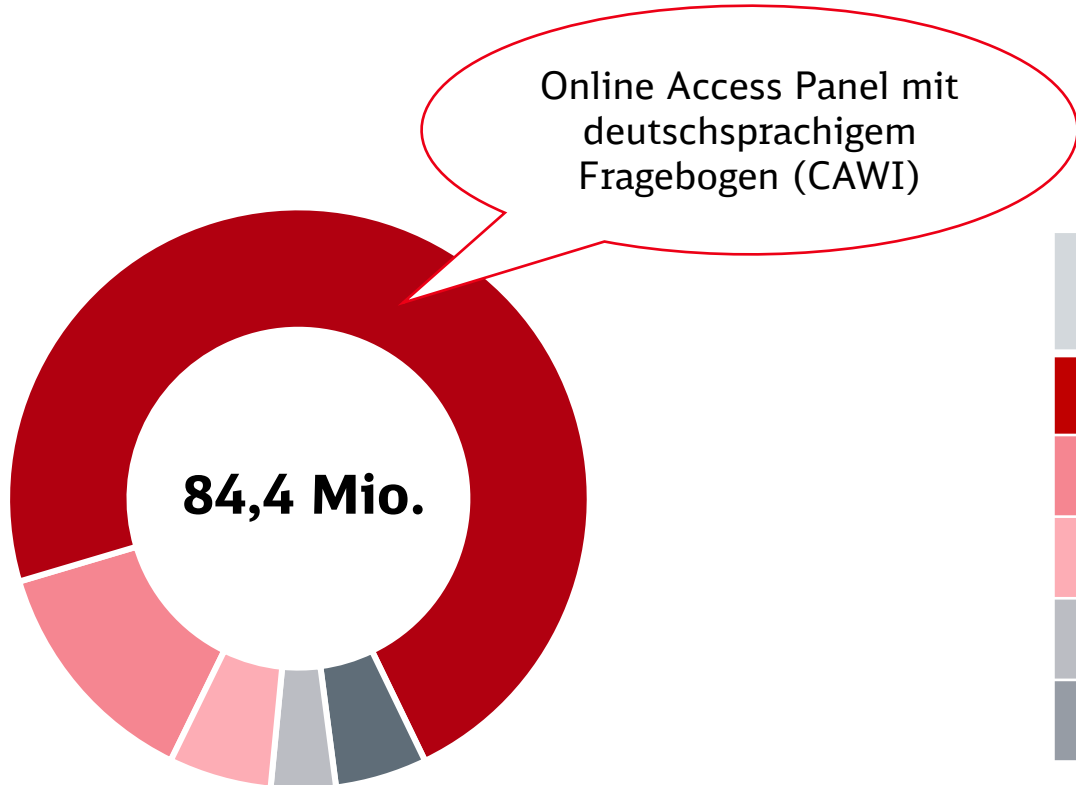


8%
„sonstige Ermäßigung“

Die **Besitzquote**
steigt von Mai bis Dezember 2023
kontinuierlich an



Hinweise zur CAWI-Befragungsgesamtheit, weiteren Befragungen und Hochrechnung



- **Befragungsgesamtheit**
- Kinder bis 6 / 6 bis 14 Jahre
- Pflegebedürftige
- Offliner
- Nicht deutschsprachig

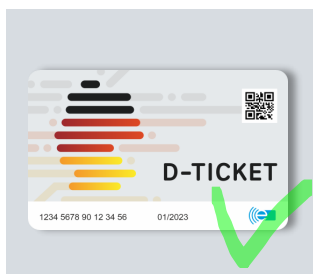
40.000 Tickets pro Monat für ausländische Touristen (POS Aug. Sept)

Gesamt Mio.	D-Ticket %	D-Ticket absolut	Quelle
61,2	18,5%	11,3 Mio.	rc/forsa (Dez)
5,9/5,2	0/14%	0,73 Mio.	GfK Kids&Teens (Okt)
4,3	0%	0 Mio.	Schätzung
3,0	6,2%	0,18 Mio.	forsa CATI (Okt)
4,8	8,2%	0,44 Mio.	Schätzung

Im **Dezember** besitzen hochgerechnet mehr als **12,5 Millionen** Menschen ein D-Ticket

Quellen: Evaluation Deutschland-Ticket Jahresbericht 2023 rc/forsa, Seite 188, CPS GfK (Quelle Kids & Teens)

Das D-Ticket bindet, lädt aber auch zum Ausprobieren ein



29% haben **seit dem ersten Tag** durchgängig ein D-Ticket gehabt

56% halten das Ticket seit dem Kauf **ununterbrochen**

76% haben vor, **dauerhaft** im D-Ticket zu bleiben



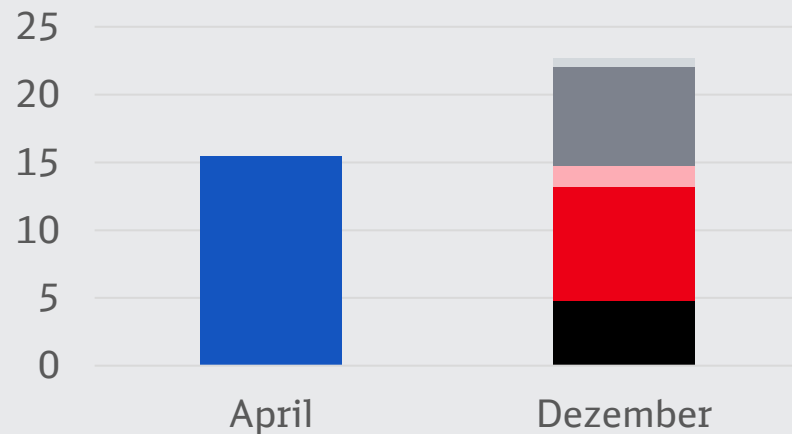
7% **kündigen** das D-Ticket zum Monatsende (durchschnittlich)

32% hatten das D-Ticket **ununterbrochen** und dann nicht mehr abgeschlossen

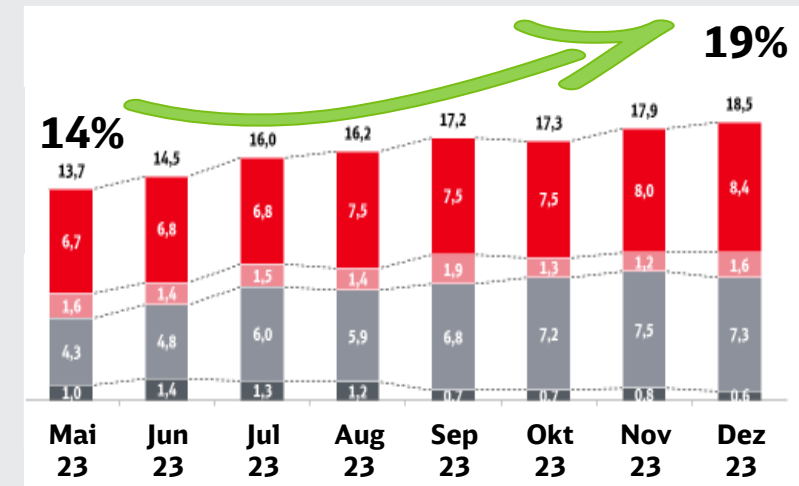
44% haben das D-Ticket schon **mindestens einmal gekündigt**

Überwiegend Abo- und Bartarif-Umsteiger finden ihren Weg zum Deutschland-Ticket

Hohe Kundenbindung:
Insbesondere durch **Bartarif-Umsteiger** in das D-Ticket ist die gesamt Abo-Quote um 50% gestiegen.



Das Ticket findet weiterhin Kunden:
Die Anzahl der **Bartarif-Umsteiger** und **Abo-Umsteiger** nimmt von Mai bis Dezember 2023 zu.



■ Abonnenten
 ■ Systemeinsteiger
 ■ Bartarif-Umsteiger
 ■ Zeitkarten-Umsteiger
 ■ Abo-Umsteiger
 ■ Abo-Verbleib

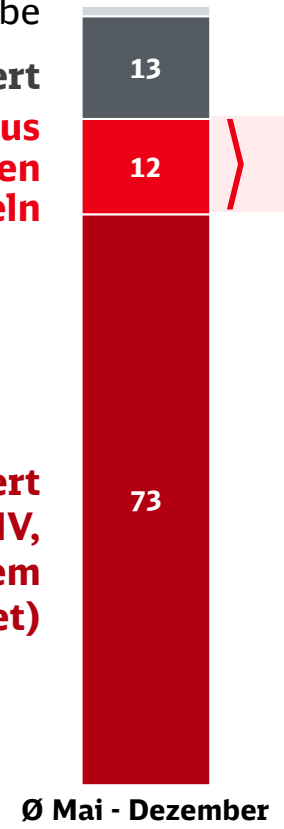
1. Das Deutschland-Ticket - ein Ticket für alle?
- 2. ÖPNV-Nutzung mit dem Deutschland-Ticket**
3. Attraktivität des Deutschland-Tickets und des ÖPNV
4. Finanzielle Wirkungen des D-Tickets und Potentiale
5. Digitale Transformation und Vertrieb
6. Verlagerungseffekte und CO₂-Emissionseinsparung

ÖPNV-Nutzung mit dem Deutschland-Ticket

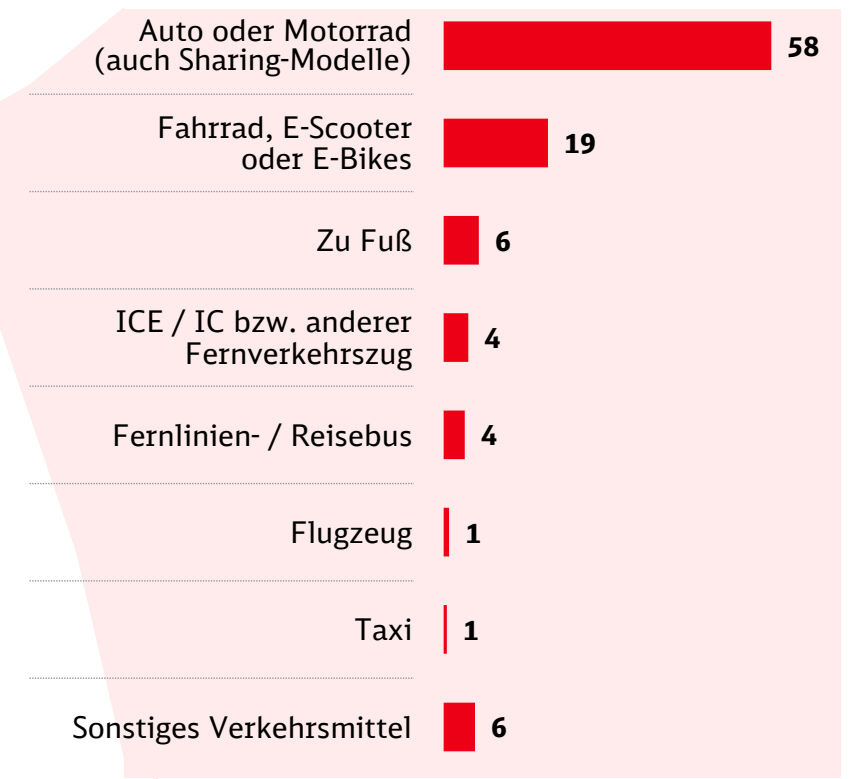
Das D-Ticket führt zu mehr Fahrten im ÖPNV: **bis zu 25%** der Fahrten mit dem D-Ticket wären ohne das D-Ticket nicht gemacht worden (bis zu 13% induzierte Fahrten, 12% verlagerte Fahrten)

keine Angabe induziert verlagert aus anderen Verkehrsmitteln

nicht verlagert (innerhalb ÖPNV, aber mit anderem Ticket)



Ohne Deutschland-Ticket genutztes Verkehrsmittel



Das Deutschland-Ticket lädt zur Intensivierung der ÖPNV-Nutzung ein

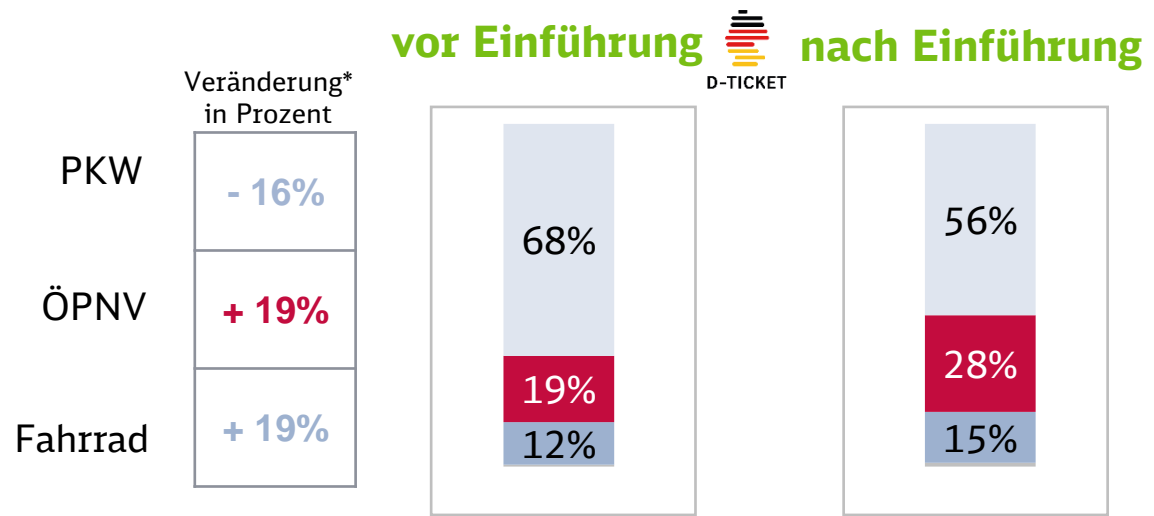
D-Ticket-Besitzer **nutzen den ÖPNV häufiger (53%)** seit sie das D-Ticket besitzen

D-Ticket-Besitzer fahren häufiger **weitere Entfernungen (Ø-16km)** als Nutzer anderer Tickets

D-Ticket-Besitzer **Fahren häufiger mit dem ÖPNV und seltener mit dem PKW** als vorher



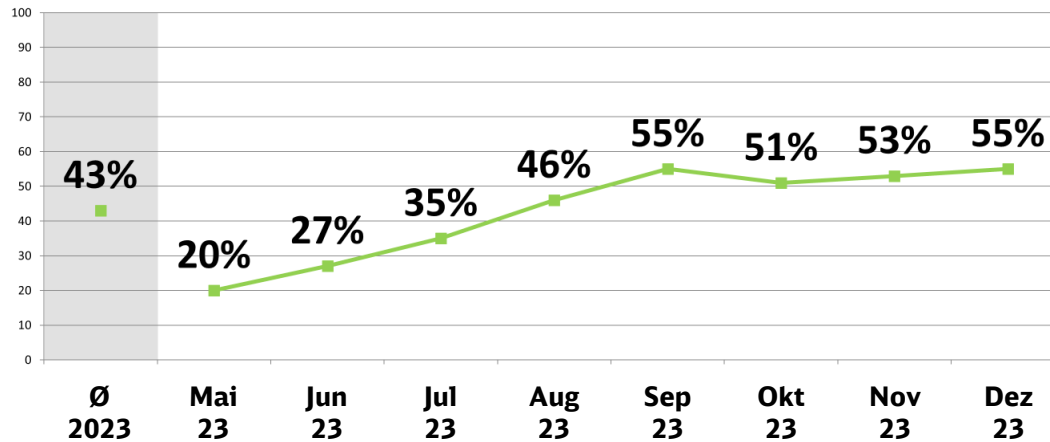
16% der Fahrten mit dem D-Ticket sind **über Verbundgrenzen hinweg**



Quellen: Evaluation Deutschland-Ticket Jahresbericht 2023 rc/forsa, Seiten 125, 126, 138, 133, 141, Jahresbericht CPS GfK, Seite 38 *Veränderung durchschn. Fahrten pro Monat

Die Deutschland-Ticket-Nutzer erbringen seit September 2023 den überwiegenden Teil der ÖPNV-Nutzung in Deutschland

Anteil D-Ticket-Nutzer an ÖPNV-Nutzern



Jede zweite ÖPNV-Fahrt wird inzwischen mit dem D-Ticket gemacht

Die statistische Nutzungshäufigkeit aller anderen **Zeitkarten** ging teilweise deutlich zurück

Quellen: Evaluation Deutschland-Ticket Jahresbericht 2023 rc/forsa, Seiten 133, 129

1. Das Deutschland-Ticket - ein Ticket für alle?
2. ÖPNV-Nutzung mit dem Deutschland-Ticket
- 3. Attraktivität des Deutschland-Tickets und des ÖPNV**
4. Finanzielle Wirkungen des D-Tickets und Potentiale
5. Digitale Transformation und Vertrieb
6. Verlagerungseffekte und CO₂-Emissionseinsparung

Wahrnehmung der Attraktivität des D-Tickets und des ÖPNV

Je höher die ÖPNV-Zufriedenheit, desto höher die D-Ticket Besitzquote

95%

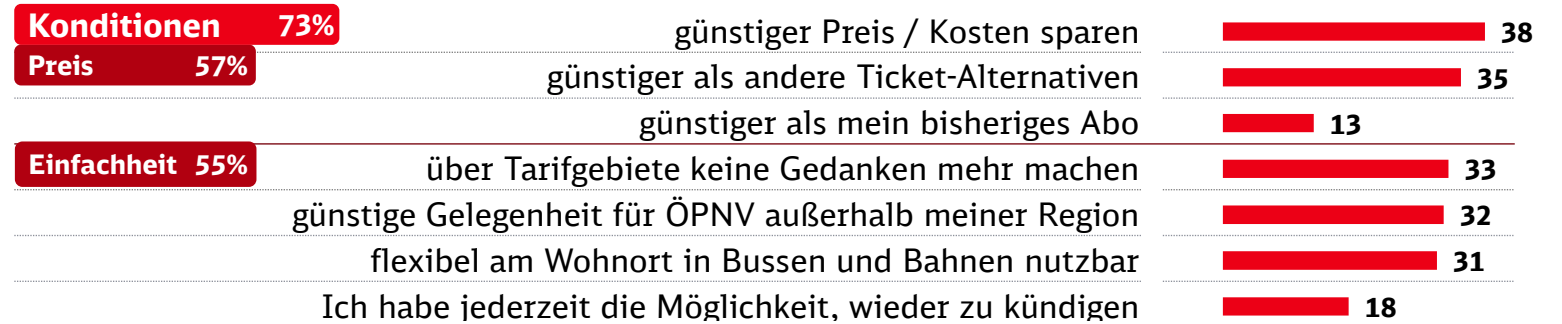
der D-Ticket-Besitzer sind **zufrieden**

4 von 5

Besitzern würden das D-Ticket **weiterempfehlen**

Mit **62%** finden selbst ÖPNV-Nutzer ohne D-Ticket das D-Ticket **preislich angemessen**

Preis und Einfachheit des Tickets sind wichtige Kaufgründe:



Lesebeispiel:

73% der Befragten haben mindestens einen Kaufgrund genannt, der dem Faktor „Konditionen“ zugeordnet ist.

Der Faktor „Konditionen“ unterteilt sich in drei Items zum Faktor „Preis“ und vier Items zum Faktor „Einfachheit“.

1. Das Deutschland-Ticket - ein Ticket für alle?
2. ÖPNV-Nutzung mit dem Deutschland-Ticket
3. Attraktivität des Deutschland-Tickets und des ÖPNV
- 4. Finanzielle Wirkungen des D-Tickets und Potentiale**
5. Digitale Transformation und Vertrieb
6. Verlagerungseffekte und CO₂-Emissionseinsparung

Finanzielle Wirkungen des D-Tickets

Mehr als die Hälfte der Bestandsabonnenten sind auf das D-Ticket umgestellt



Das D-Ticket gewinnt kontinuierlich Neuabonnenten und wenige Systemeinsteiger



D-Ticket schafft auch **Zusatz-einnahmen**: 28% der D-Ticket Besitzer haben vorher **weniger als 49€** ausgegeben

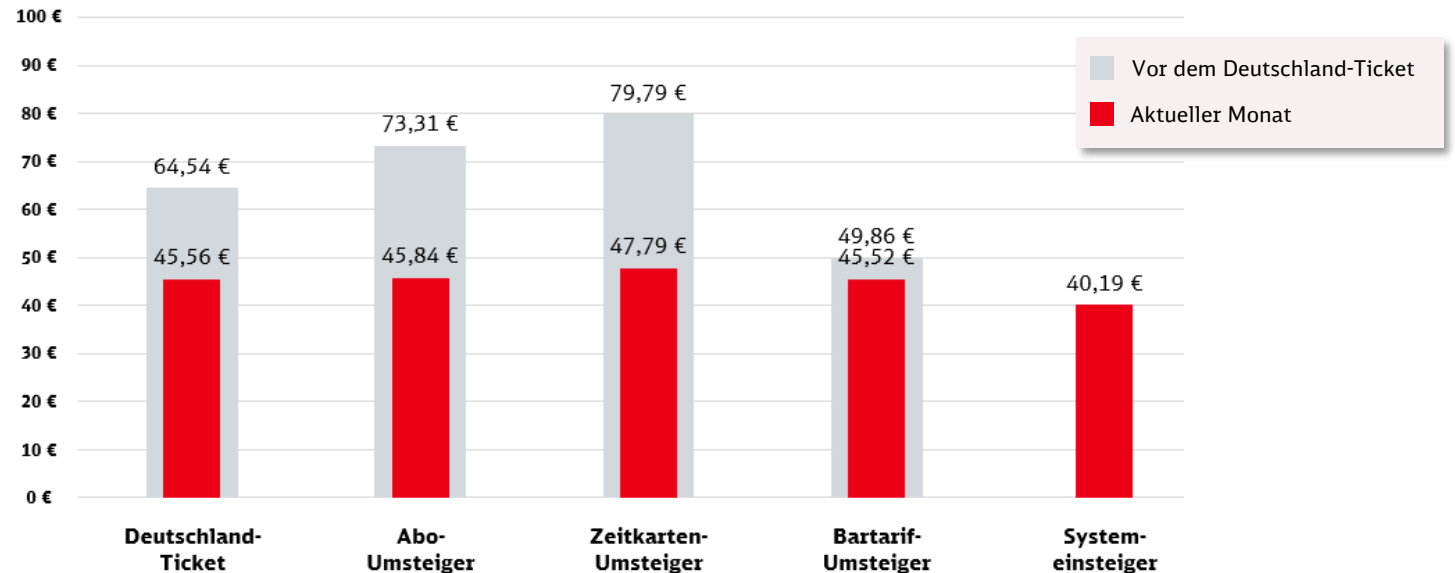
Aber insgesamt verliert der ÖPNV Fahrgeldeinnahmen:



Mehr als die Hälfte der D-Ticket Besitzer haben vor dem D-Ticket (deutlich) mehr für den ÖPNV ausgegeben



Mehr als die Hälfte der D-Ticket Käufer wurden durch das D-Ticket entlastet



Ein großer Teil des Potentials für ein Standard-Deutschland-Ticket zu 49 Euro ist abgeschöpft



Mehr als die Hälfte der ehemaligen Abonnenten sind mittlerweile auf das D-Ticket umgestiegen (5,14 Mio. Tickets).



Die meisten der im Abo Verbliebenen (ca. ein Drittel) geben weniger als 49 Euro aus und sind tendenziell berechtigt, vergünstigte Tickets zu kaufen (Schüler, Studenten, Rentner).



Zudem geben mehr als 50% der im Abo Verbliebenen an, eine Zusatzleistung in ihrem Abo zu haben, darunter am häufigsten Mitnahmeoptionen.



Es gibt mehr Personen pro Monat, die eine Kaufabsicht haben (10%), als solche, die zum Ende des Monats ein aktuelles Ticket kündigen (7%).

ÖPNV-Nutzer, die noch **nicht** auf das D-Ticket **umgestiegen** sind...

> ... **zahlen heute meist weniger als 49€** pro Monat für ÖPNV (auch durch Vergünstigungen)

> ... und/oder haben eine für sie „**zu attraktive**“ **Zusatzleistung** beim Bestandsticket

Das Potential im ländlichen Raum ist durch Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zu heben

Nichtkaufgründe Deutschland-Ticket - RegioStaR 7

Befragt in RegioStaR 7:	Total	SR - Metropole 14%	SR - Regiopole 14%	SR - Mittelstadt 27%	SR - Kleinstädtischer Raum 7%	LR - Zentrale Stadt 7%	LR - Städtischer Raum 16%	LR - Dörflicher Raum 16%
Fehlender Bedarf	61	60	60	62	60	62	60	62
generell keinen Bedarf für ein Abo	38	38	39	41	36	40	36	36
brauche kein deutschlandweites Ticket	28	34	30	28	25	29	26	25
nutze den ÖPNV grundsätzlich nicht	10	5	7	9	13	10	13	15
Angebot (lohnt nicht seltene Nutzung)*	41	41	41	42	41	40	42	41
Umständliche Verbindungen	18	10	14	19	22	17	20	22
Keine passen. Verbin. in meiner Region	13	3	5	11	20	12	18	23
Fahrten im ÖPNV dauern zu lange	12	9	13	13	13	11	11	11
Haltestelle zu weit weg	6	2	3	6	9	5	8	10
ÖPNV-Alternative	28	26	29	30	29	27	28	26
Konditionen	25	34	30	26	20	27	21	18
Abo, das sich aut. mon. verlängert	14	15	15	15	12	15	13	11
Kaufpreis ist zu teuer	9	13	13	9	6	10	7	6
Ich kann mir den Preis nicht leisten	5	7	6	4	3	5	3	3
Mir fehlen kostenlose Zusatzleistungen	4	7	6	4	4	4	3	3
Ich habe aktuell ein günstigeres Ticket	3	7	5	3	2	3	2	1
Sonstiges**	15	13	14	14	18	15	15	19
Anzahl der Befragten	60.456	11.032	8.792	17.551	3.592	3.637	8.049	7.803

* Aus Darstellungsgründen Selektion von Items ** inkl. keine Angabe

Aktuelle Nichtkäufer, vor allem aus ländlichen Regionen, kaufen kein D-Ticket, weil das ÖPNV-Angebot für sie nicht ausreichend ist.



**Abgeleitete
Ansatzpunkte
für die
weitere Potential-
ausschöpfung:**

1

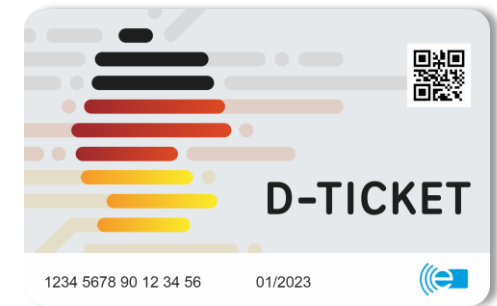
Ausweitung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum

2

Zubuchbare Zusatzleistungen beim Deutschland-Ticket
(bundesweit einheitlich und einfach)

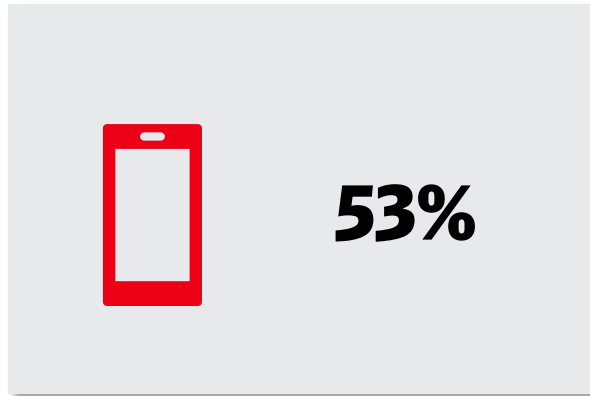
3

Bundesweit **einheitliche und einfache Rabatte** für bestimmte Gruppen, für die das D-Ticket bisher wenig attraktiv ist (z. B. Schüler und Senioren)



1. Das Deutschland-Ticket - ein Ticket für alle?
2. ÖPNV-Nutzung mit dem Deutschland-Ticket
3. Attraktivität des Deutschland-Tickets und des ÖPNV
4. Finanzielle Wirkungen des D-Tickets und Potentiale
- 5. Digitale Transformation und Vertrieb**
6. Verlagerungseffekte und CO₂-Emissionseinsparung

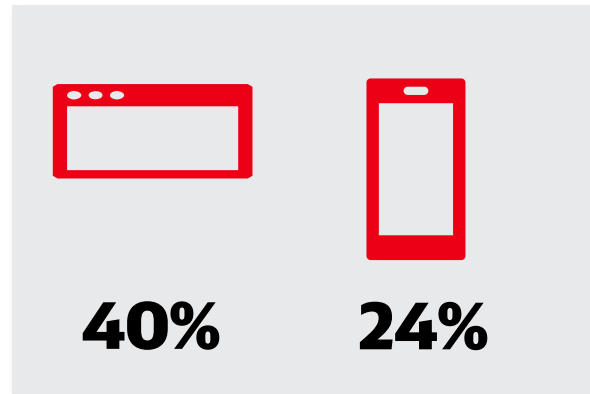
Das D-Ticket fördert die digitale Transformation



Etwa jedes
2. Deutschland-Ticket
ist ein **digitales Handy-Ticket**



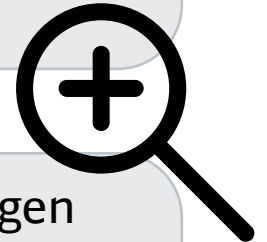
Hohe Zufriedenheit mit der Art des Tickets:
91 % der D-Ticket-Besitzer sind zufrieden



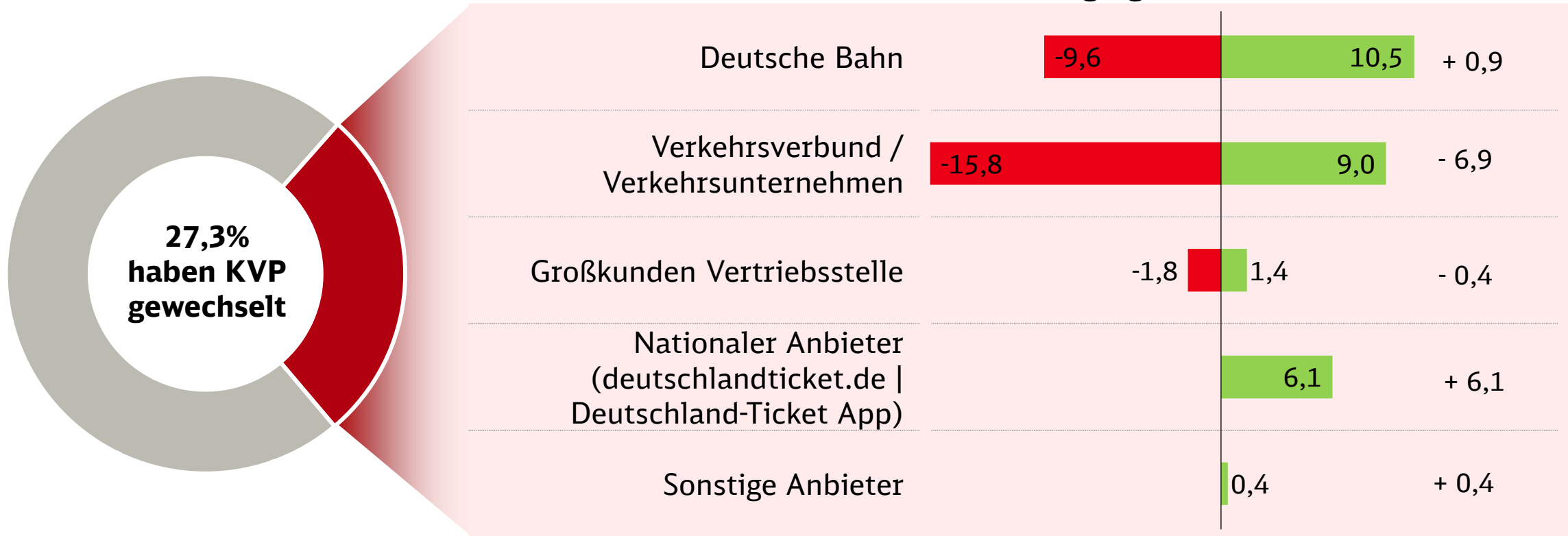
Etwa **2 von 3 D-Tickets** wurden **digital** über eine **Website** oder **App gekauft**



52% der bisherigen Abonnenten bleiben bei der **Chipkarte**, nur ein Viertel der übrigen D-Ticket-Besitzer nutzen diese



Das D-Ticket führt zu Vertriebsverlagerungen



Ein gutes Viertel der Kunden kauft sein D-Ticket nicht dort, wo es bisher sein Ticket gekauft hat: Wechsler nutzen häufiger ein digitales Ticket - nationale Anbieter und DB-Navigator mit Zuwachs!

1. Das Deutschland-Ticket - ein Ticket für alle?
2. ÖPNV-Nutzung mit dem Deutschland-Ticket
3. Attraktivität des Deutschland-Tickets und des ÖPNV
4. Finanzielle Wirkungen des D-Tickets und Potentiale
5. Digitale Transformation und Vertrieb
- 6. Verlagerungseffekte und CO₂-Emissionseinsparung**

Das Deutschland-Ticket ersetzt

7%

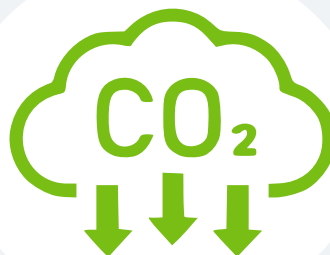
der Autofahrten



und **spart** damit

1,3 Mio. Tonnen CO₂

pro Jahr



Bei Deutschland-Ticket-Nutzern...

...steigen die durch-
schnittlichen **ÖPNV-Fahrten** um

+19%

...sinken die durch-
schnittlichen **PKW-Fahrten** um

-16%

... pro Monat im Vergleich zum
Zeitraum vor D-Ticket-Einführung

