



11. Juli 2025

Überregionale Nachfrage-Wirkung des Deutschlandtickets

Der bisherige Landesnahverkehrsplan (LNVP 2023 – 2027) erwähnt das Deutschlandticket nur am Rande im Kapitel 4.9 „Tarif und Vertrieb“.

Das Deutschlandticket erlaubt den Abonnenten dieses Angebots freie Fahrt mit allen Verkehrsmitteln des Nahverkehrs in ganz Deutschland. Die schnellen Verbindungen mit RegionalExpress-Zügen des überregionalen Verkehrs mit guten Anschlüssen in Knotenpunkte in den Nachbarländern Sachsen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern erlauben als „Nebeneffekt“ für die Deutschlandticket-Inhaber auch überregionale deutschlandweite Fahrten ohne zusätzliche Kosten.

Diese konkurrenzlos preisgünstige Reisemöglichkeit wird rege genutzt. Die Fahrgastzahlen aller Linien in die Nachbarländer von Berlin/Brandenburg ist dadurch enorm gestiegen. Davon sind nicht nur die klassischen Ostsee-Verkehre betroffen, die auch zu anderen Tarifen im Sommer stark nachgefragt waren. Jetzt ist bei Zielorten wie Stendal, Magdeburg, Dessau, Falkenberg, Doberlug-Kirchhain und Elsterwerda festzustellen, dass sich große Umsteige-Verkehrsströme in benachbarte Metropolräume und auch weiter entfernte Regionen eingestellt haben, und zwar zu allen Jahreszeiten und über die gesamte Woche, mit Spitzen rund um die Wochenenden und Feiertage. Bei den Zugfahrten zu den obengenannten Bahnhöfen ist häufig festzustellen, dass die Fernfahrten mit dem Deutschlandticket die Zahl der „normalen“ Nahverkehrsfahrgäste übertreffen, teilweise weit übertreffen.

Was folgt aus der Existenz des Deutschlandtickets für den Landesnahverkehrsplan?

Wenn das Deutschlandticket weiter bestehen bleibt, wird sich die Angebotsplanung darauf einstellen und ausreichend Kapazität für diese Nutzung des Deutschlandtickets bereitstellen müssen. Die Alternative, weiter chaotische Überfüllung zu bestimmten Zeiten und in bestimmten Relationen hinzunehmen, oder gar überregionale Angebote und Anschlüsse künstlich zu verschlechtern, würde die Reisequalität für „normale“ Nah- und Regionalverkehrsfahrgäste beeinträchtigen und ist daher strikt abzulehnen. Teilweise würde sich auch nur eine Verlagerung ergeben: Magdeburg, Dessau, Falkenberg und Doberlug-Kirchhain sind gleichermaßen auf „Trampelpfaden“ von Berlin nach Sachsen und Thüringen und Süddeutschland. Verringert man das Problem durch „Vergrämung“ von Fernfahrgästen mit dem Deutschlandticket auf einer Linie, treten bei anderen Linien oder anderen Knotenpunkten umso höhere Belastungen auf, weil dann die Fahrplanauskunft alternative Verbindungen zum Nahverkehrstarif ausweist.

Vorlaufende Untersuchung zum Landesnahverkehrsplan notwendig

Es wird angeregt, durch Kundenbefragung die Nutzung des Deutschlandtickets in den RE-Linien in die Brandenburger Nachbarländer sowie der RB34 (Rathenow-Stendal) zu erfassen und Ziel- und Quellgebiete genauer festzustellen. Bisher ist dieser Effekt zwar statistisch erkennbar und in den Zügen erfahrbar, jedoch nicht systematische Grundlage der Verkehrsplanung. Eine Angebotsplanung ohne aus-

reichende vorherige Erfassung des Verkehrsbedarfs ist nicht sinnvoll, das gilt auch für Verkehrsbedarf, der wie die Fernfahrten mit dem Deutschlandticket unbeabsichtigt als Nebeneffekt von Tarifangeboten eintritt, sofern sie die ohne diese Tarifmaßnahmen zu erwartende erheblich verändern.

Als Nebeneffekt einer genaueren Erfassung der Fernfahrten mit dem Deutschlandticket können die Aufgabenträger des SPNV dem Bund nachweisen, wie hoch die finanzielle Belastung aus dem Deutschlandticket tatsächlich ist.