

## ÖPNV

**Endlich dynamische Preise!**

Die wiederkehrende Debatte um das Deutschlandticket zeigt, dass die Bepreisung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) neu gedacht werden muss. Seit Jahreswechsel kostet das Ticket 63 €, ab 2027 sollen regelmäßige Preissteigerungen folgen. Erste wissenschaftliche Studien deuten zwar auf eine moderate Reduktion der Autonutzung durch das Deutschlandticket hin; zudem haben derzeit 14,6 Mio. Menschen Zugriff auf günstigen ÖPNV. Gleichzeitig zeigt diese Zahl, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung das Ticket nicht nutzt. Der ÖPNV wird – trotz Deutschlandticket – insgesamt immer noch weniger genutzt als vor der Coronapandemie; Busse und Bahnen fahren weiterhin häufig nahezu leer durch Deutschland. Dies zeigt klar auf, dass der ÖPNV ein Preissystem braucht, das seiner Kostenstruktur entspricht.

Grundsätzlich besteht der Großteil der Kosten des ÖPNVs aus Fixkosten: Aufwendungen für Fahrzeuge, Infrastruktur und Personal entstehen unabhängig von Fahrgastzahlen, während die variablen Kosten vergleichsweise gering ausfallen. Die Gehälter von Lokführerinnen und Busfahrern hängen beispielsweise nicht davon ab, ob die Züge und Busse leer oder voll sind. Relevant werden die Kosten pro Fahrgast allerdings zu Spitzenzeiten, in denen zusätzliche Mitfahrende in überfüllten Bussen und Bahnen Verzögerungen, Stress und Qualitätseinbußen verursachen. Bei einer solchen Kostenstruktur sollten sich die Preise an die Auslastung anpassen. Um es einfach zu sagen: Ein leerer Bus nutzt niemandem. In diesem Moment den gleichen Preis zu verlangen wie in den Spitzenzeiten am frühen Morgen ist nicht sinnvoll. Stattdessen sollte sich die Ausrichtung der Preise an der tatsächlichen Auslastung orientieren, um Anreize zu schaffen, die vorhandene Kapazität möglichst effizient zu nutzen.

Ein zentraler, bislang zu selten diskutierter Indikator ist die durchschnittliche Auslastung des ÖPNV. Diese liegt bundesweit stabil bei unter 25 %. Das bedeutet, im Schnitt sind drei Viertel des Busses bzw. der Bahn leer. In dieser Zahl sind die Spitzenzeiten, in denen Busse und Bahnen ausgelastet oder überlastet sind, schon berücksichtigt. Dies ist in Großstädten wie Berlin und Hamburg weniger sichtbar, im Rest des Landes aber offensichtlich.

Ein Beispiel für diese Diskrepanz liefert das Ruhrgebiet, wo für eine Fahrt von Essen nach Bochum und zurück über 15 € anfallen, selbst wenn man um 11 Uhr morgens und 15 Uhr nachmittags fast alleine im Zug sitzt. Dies macht den ÖPNV, neben weiteren Faktoren wie der längeren Fahrzeit und geringerem Komfort, gegenüber dem Auto deutlich unattraktiver. Und dies wäre durch ein Umdenken der Tarifstruktur vermeidbar. In diesen Zeiten wären niedrigere Preise volkswirtschaftlich effizient und würden die gesellschaftliche Wohlfahrt erhöhen, ohne nennenswerte Mehrkosten zu verursachen. Zwar würde eine deutliche Preisreduktion in den Nebenzeiten zu niedrigeren Einnahmen pro Ticket führen. Angesichts der bislang überschaubaren Nachfrage zu den betroffenen Zeiten sind die Einnahmenverluste jedoch als gering einzuschätzen. Gleichzeitig sind bei niedrigeren Preisen Mengeneffekte zu erwarten, die sogar zu höheren Gesamteinnahmen führen können.

Preisdifferenzierung nach Tageszeit und Kapazität ist keine neue Entwicklung: Viele andere – selbst privatwirtschaftliche – Wirtschaftssektoren mit ähnlicher Kostenstruktur (hohe fixe Kosten, niedrigere variable Kosten) wenden vergleichbare Preisstrategien schon lange mit Erfolg an. Es ist wenig nachvollziehbar, warum wir ein solches Modell beim ÖPNV, der aus gesellschaftlicher Perspektive explizit gefördert werden soll, bisher kaum nutzen. Eine bessere Auslastung würde schließlich nicht nur die Autonutzung und damit verbundene Staus, Emissionen und Unfälle reduzieren, sondern auch soziale Teilhabe vereinfachen. Die technische Umsetzung ist heute unkompliziert. Denkbar wären sowohl vollkommen dynamische Preise, die z.B. in einer App angezeigt werden, als auch standardisierte Zeitfenster mit unterschiedlichen Tarifen, die eine Fortbewegung mit planbaren und einfachen Preisen ermöglichen (z.B. 7-9 Uhr und 16-18 Uhr 2,50 € und der Rest des Tages 1 € pro Fahrt).

Wird man dann 70 Mio. weitere ÖPNV-Nutzende gewinnen können? Wohl kaum. Allerdings wäre eine deutlich höhere Nachfrage als mit dem aktuellen Preismodell zu erwarten. Das Deutschlandticket muss dabei nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden, da es eine sinnvolle Rolle für Vielfahrende erfüllt. Offen bleibt jedoch, in welcher Höhe eine Subventionierung sozial gerechtfertigt ist. Abschließend lässt sich festhalten, dass die optimale Ausgestaltung der flexiblen Preise von der Nachfrage(-elastizität) und den Präferenzen der Bevölkerung abhängt. Daher sollte eine solche Bepreisung systematisch anhand von Pilotprojekten evaluiert werden. So kann final festgestellt werden, in welcher Form die Umstellung optimal ist.

© Der/die Autor:in 2026. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht ([creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.