

BAHNSTEIG

Das Magazin vom Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV)

Mai 2026



3 Jahre Deutschlandticket



Vom Stillstand endlich ins Handeln kommen

Inhalt

| | |
|---|----|
| Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) | 4 |
| Impressum | 5 |
| Die Kosten des Pendelns und der Einfluss des Deutschlandtickets | 6 |
| Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Informationen zur Nutzung des Deutschlandtickets“ (Bundestags-Drucksache 21/4034) | 8 |
| Redigiertes Wortprotokoll der 8. Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 6. Oktober 2025 (Nr. 21/8) | 10 |
| Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz | 12 |
| Evaluation Deutschlandticket, Erster Zwischenbericht November 2024 | 14 |
| Auswirkungen des Deutschlandtickets auf touristische Destinationen und Möglichkeiten zu seiner Weiterentwicklung | 16 |
| Deutschlandticket: Treiber der Mobilitätswende? | 18 |
| Deutschlandticket - Weichenstellung für einen dauerhaften Erfolg | 20 |
| Evaluation des Deutschlandtickets. Bericht zur Marktforschung. Jahresbericht 2023 | 21 |
| Deutschlandticket - die Tarifinnovation weiterentwickeln und sichern | 22 |

Gut untersucht und analysiert

Das Deutschlandticket ist aufgrund seiner strukturellen Besonderheit – der radikalen Vereinfachung komplexer Tarifsysteme – Gegenstand intensiver wissenschaftlicher Begleitforschung. Die Evaluationspflicht ist bereits gesetzlich im Regionalisierungsmittelgesetz verankert.

Die vorliegende Publikation versucht, die wesentlichsten Aussagen und Informationen aus den bekannten Studien zu einem übersichtlichen Gesamtbild zusammenzufügen. Dennoch können wir keinen Anspruch auf Richtigkeit und Vollständigkeit übernehmen.

Rückblick

Wie sähe Deutschlands Nahverkehr aus, ohne die Entscheidungskraft des damaligen FDP-Verkehrsministers Dr. Volker Wissing? Er setzte gegen Widerstände aus der eigenen Partei sowie Vorbehalte der Länderverkehrsministerien und Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket durch – mit nachhaltigem Nutzen bis heute.

Das Deutschlandticket beendet den seit den 1970er Jahren gewachsenen Flickenteppich aus Tarifwaben, Zonen, Ausnahmeregelungen und uneinheitlichen Bezeichnungen. Straßenbahn, Tram, U-Bahn, Bus, Fähre, S-Bahn, Schnellbus, Expressbus – ja, teilweise sogar Seilbahnen – sind im Nah- und Regionalverkehr landesweit nutzbar. Das ist Mobilität für alle.

Der Mobilitäts-Turbo

Dass die aktuelle Bundesregierung und Ministerpräsidenten mit dem Deutschlandticket hadern, mag daran liegen, dass es tatsächlich eine starke Auto-Alternative darstellt. Der Bund finanziert es jährlich 1,5 Milliarden Euro – weniger als 0,5 Prozent des Bundeshaushalts. Wer hier nur die angeblich zu hohen Kosten sieht (Tagesschau vom 12.11.2024: „Söder sieht Deutschlandticket vor dem Aus“), sollte am finanzpolitischen Kompass arbeiten.

Unverzichtbar für die Mobilität für alle

Mehr als 50 Prozent der Kosten tragen bereits die Nutzer; dieser Anteil wird weiter steigen, während die Bedeutung der Bund-Länder-Finanzierung schrumpft. Ziel sollte da-

her sein, das Angebot auszubauen – als echte Auto-Alternative. Was fehlt, ist politischer Wille zur Veränderung.

Der Deutsche Bahnkunden-Verband hat von Beginn an auf ständige Weiterentwicklung hingewiesen. Betrachten Verantwortliche ausschließlich die Ausgabenseite, übersehen sie die überwiegenden Vorteile?

Aus Angst vor dem Erfolg haben CDU, CSU und SPD im Winter 2025 gesetzlich fixiert, dass der Bundeszuschuss bei 1,5 Milliarden Euro verharren soll. Die Intention? Vermutlich Scheu vor der Diskussion, ob mehr nötig wäre – etwa zur Kompensation von Lohn- und Preissteigerungen oder zur Angebotsausweitung. Doch Angst ist ein schlechter Ratgeber. Die Verweigerung finanzpolitischer Verantwortung durch Bund und Länder bedeutet möglicherweise das Aus für das Deutschlandticket. Bei jährlichen Preiserhöhungen von rund zehn Prozent verliert das Abonnement für zunehmend viele an Attraktivität. Ob das gewollt ist? Der Eindruck liegt nahe.



Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)

§ 9 Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens Deutschlandticket

(1) Die Länder führen ab dem 1. Mai 2023 ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Es soll in digitaler Form erhältlich sein und in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden. Der maßgebliche Ausgleich finanzieller Nachteile entsprechend den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird von den Ländern bzw. den zuständigen Behörden abgewickelt.

(2) Den Ländern steht für die Kalenderjahre 2023 bis 2030 für den Ausgleich der durch die Einführung und Umsetzung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag von 1 500 000 000,00 Euro für jedes Kalenderjahr aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile. Die Länder beteiligen sich mindestens in gleicher Höhe. Für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen des Absatzes 7 ausgeglichen. Für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen des Absatzes 7a ausgeglichen.

(3) Der jährliche Betrag nach Absatz 2 Satz 1 wird in den Jahren 2023 bis 2025 wie folgt auf die Länder verteilt:

| | |
|------------------------|---------------------|
| Baden-Württemberg | 176 200 000,00 Euro |
| Bayern | 317 500 000,00 Euro |
| Berlin | 135 700 000,00 Euro |
| Brandenburg | 32 800 000,00 Euro |
| Bremen | 20 300 000,00 Euro |
| Hamburg | 86 300 000,00 Euro |
| Hessen | 110 600 000,00 Euro |
| Mecklenburg-Vorpommern | 20 400 000,00 Euro |
| Niedersachsen | 120 000 000,00 Euro |
| Nordrhein-Westfalen | 280 800 000,00 Euro |
| Rheinland-Pfalz | 52 100 000,00 Euro |
| Saarland | 10 300 000,00 Euro |
| Sachsen | 43 000 000,00 Euro |
| Sachsen-Anhalt | 21 700 000,00 Euro |
| Schleswig-Holstein | 52 400 000,00 Euro |
| Thüringen | 19 900 000,00 Euro |

(3a) Der Betrag nach Absatz 2 Satz 1 wird in den Jahren 2026 bis 2030 wie folgt auf die Länder verteilt:

| | |
|------------------------|------------------|
| Baden-Württemberg | 203 200 000 Euro |
| Bayern | 299 830 000 Euro |
| Berlin | 152 790 000 Euro |
| Brandenburg | 12 010 000 Euro |
| Bremen | 7 500 000 Euro |
| Hamburg | 99 030 000 Euro |
| Hessen | 96 940 000 Euro |
| Mecklenburg-Vorpommern | 14 770 000 Euro |
| Niedersachsen | 80 840 000 Euro |
| Nordrhein-Westfalen | 358 460 000 Euro |
| Rheinland-Pfalz | 45 650 000 Euro |
| Saarland | 7 500 000 Euro |
| Sachsen | 40 770 000 Euro |
| Sachsen-Anhalt | 17 130 000 Euro |
| Schleswig-Holstein | 42 930 000 Euro |
| Thüringen | 20 650 000 Euro |

(4) Von den für die Jahre 2024 bis 2030 jeweils zur Verfügung zu stellenden Beträgen ist je ein Zwölftel zum 15. Tag eines jeden Monats zu überweisen.

(5) Die Länder haben einvernehmlich die in den Absätzen 3 und 3a jeweils festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentli-

chen Personennahverkehr in eigener Verantwortung anzupassen. Der Bund wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet.

(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach den Absätzen 3 und 3a verantwortlich und weisen dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2023, die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 8, ab dem Jahr 2026 nach Maßgabe der Anlage 9, bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres nach. Nachzuweisen sind die dem jeweiligen Kalenderjahr zuzurechnenden finanziellen Nachteile, unabhängig davon, in welchem Jahr diese haushaltswirksam geworden sind. Bei der Erstellung des Verwendungsnachweises sind Veränderungen der Werte der Vorjahre kenntlich zu machen und zu erläutern. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.

(7) Nach Vorlage der endgültigen Daten gemäß Anlage 8 für die Kalenderjahre 2023, 2024 und 2025 ist nachzuweisen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um

die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3, die im Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 entstanden sind, auszugleichen und wie sich dieser auf die einzelnen Länder verteilt. Im Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund eine Wirtschaftsprüferin, einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der für die Prüfung erforderlichen Untersuchung der finanziellen Nachteile durch das Deutschlandticket.

(7a) Die Mittel nach Absatz 3a stehen für den Ausgleich der finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3 im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 zur Verfügung.

(8) Die Bundesregierung hat jährlich aus den Nachweisen der Länder einen Gesamtbericht zu erstellen, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.



Impressum

„3 Jahre Deutschlandticket – Vom Stillstand endlich ins Handeln kommen“

Herausgeber:

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V., Bundesverband, Hohenzollerndamm 181, 10713 Berlin.

Internet: www.bahnkunden.de, Mail: buero@bahnkunden.de

V.i.S.d.P.: Frank Böhnke, Bundesvorstand Länderaufgaben. Anschrift wie vorstehend.

Für die Richtigkeit der Angaben wird keine Gewähr übernommen. Stand: April 2026

Foto Titelseite: Kölner Verkehrsbetriebe, Christoph Seelbach





Die Kosten des Pendelns und der Einfluss des Deutschlandtickets

Herausgeber: Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung. Auftragnehmer: Statista GmbH

Stand: April 2026

Der Forschungsbericht des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) untersucht die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf das Pendelverhalten und die damit verbundenen Kosten in Deutschland. Auf Basis einer synthetischen Population und ergänzender Befragungsdaten analysiert das Dokument, wie sich die Einführung des bundesweit gültigen, preislich stark vergünstigten ÖPNV-Tickets seit Mai 2023 auf die Verkehrsmittelwahl, die Pendeldistanzen und die finanziellen Belastungen von Erwerbstätigen ausgewirkt hat.

Es werden verschiedene Datenquellen kombiniert: Zensus, Mikrozensus, Agentur für Arbeit, ADAC, Kraftfahrzeugbundesamt, Verkehrspreise. Diese Methode ermög-

licht eine Simulation der deutschen Bevölkerung, die es erlaubt, individuelle Mobilitätsentscheidungen und deren Kosten zu modellieren. Ergänzend wurde eine Online-Befragung mit 5.000 Berufspendlerinnen und -pendlern durchgeführt, deren Ergebnisse integriert wurden, um die Validität der Simulation zu erhöhen.

Die empirischen Ergebnisse zeigen, dass die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 zu einer messbaren Veränderung im Pendelverhalten geführt hat. Der Anteil der ÖPNV-Nutzenden stieg von 13,5 % im Jahr 2022 auf 16,6 % im Jahr 2024, während der Anteil der Pkw-Nutzer leicht von 69,2 % auf 67,5 % sank. Diese Verlagerung war besonders in Metropolregionen und deren Umlandkreisen ausgeprägt, wo die ÖPNV-Dichte hoch und die vorherigen Tarife überdurchschnittlich waren. In ländlichen Regionen blieb der Effekt geringer, da dort die Infrastruktur begrenzt ist.

Die Kostenanalyse zeigt eine deutliche Neugewichtung der Pendelkosten. Während die monatlichen Ausgaben für den Pkw von 170,90 € auf 178,90 € stiegen, sanken die durchschnittlichen Kosten für den ÖPNV von 50,50 € auf 34,00 €. Dies entspricht einer Reduktion um 32,7 % und einer pro-Kilometer-Reduktion um 35,7 %. Die Einführung des Tickets führte zu einer jährlichen Gesamtersparnis von rund 3 Milliarden Euro, die überwiegend auf einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV zurückzuführen ist. Etwa eine Million ÖPNV-Pendelnde nutzen den Pkw 2024 nicht mehr, und die Pkw-Strecke der D-Ticket-Nutzer verringerte sich um etwa 9 Milliarden Kilometer.

Neben monetären Kosten werden auch nicht-monetäre Faktoren wie Zuverlässigkeit, Planbarkeit, Komfort und Stress als entscheidend für die Verkehrsmittelwahl identifiziert. Die Studie zeigt, dass viele Pendler die tatsächlichen Kosten ihres Pkw-Betriebs unterschätzen, da sie indirekte Fixkosten wie Versicherung, Wartung und Steuern nicht berücksichtigen. Dies erklärt, warum der Pkw trotz höherer Gesamtkosten subjektiv oft als kostengünstiger wahrgenommen wird.

Zahlen, Daten, Fakten

Pendelverhalten

2022 Nutzungen

- Rund 40,2 Millionen Erwerbstätige in Deutschland pendelten regelmäßig zwischen Wohn- und Arbeitsort.
- Der Pkw war mit 69,2 % der Anteil am Pendelverhalten das dominierende Verkehrsmittel.
- Der ÖPNV wurde von 5,4 Millionen Personen (13,5 %) genutzt.

2024 Pendelnde

- Die Zahl der Pendelnden stieg auf 40,8 Millionen.
- Der Anteil der ÖPNV-Nutzenden stieg auf 16,6 % (von 13,5 % in 2022).
- Der Anteil der Pkw-Pendelnden sank auf 67,5 % (von 69,2 % in 2022).
- Der Anteil der Radpendelnden ging leicht zurück auf 12,4 % (von 13,0 % in 2022).
- 82 % der ÖPNV-Pendelnden besaßen ein Deutschlandticket.
- Die durchschnittliche Pendeldistanz betrug beim Pkw 17,9 km, beim ÖPNV 13,6 km, beim Fahrrad 5,3 km und beim Fernverkehr 86,6 km.

Vergleich

- Durchschnittliche Pendeldistanz beim Pkw stieg von 17,4 km (2022) auf 17,9 km (2024).
- Durchschnittliche Pendeldistanz im ÖPNV stieg von 12,9 km (2022) auf 13,6 km (2024).

Kosten

Durchschnittliche monatliche Pendelkosten

| | 2022 | 2024 |
|------|----------|----------|
| Pkw | 170,90 € | 178,90 € |
| ÖPNV | 50,50 € | 34,00 € |

Durchschnittliche monatliche Pendelkosten

| | 2022 | 2024 |
|------------|--------|--------|
| Pkw | 0,35 € | 0,36 € |
| ÖPNV | 0,14 € | 0,11 € |

Gesamtpendelkosten aller Erwerbstätigen

| | 2022 | 2024 |
|--|-------------|-------------|
| | 63,0 Mrd. € | 64,7 Mrd. € |

- 2022 bis 2024: Das Deutschlandticket führte zu einer jährlichen Gesamtersparnis von rund 3 Milliarden €.
- 2022 bis 2024: Die auf Arbeitswegen mit dem Pkw zurückgelegte Strecke der Deutschlandticket-Pendelnden reduzierte sich um etwa 9 Milliarden km.

Deutschlandticket 2024

- Mehr als 13 Millionen Personen besaßen ein Deutschlandticket.
- 72 % der Ticketinhaberinnen und -inhaber gaben an, das Ticket dauerhaft zu nutzen.
- 5 Millionen Personen besaßen ein Deutschlandticket, nutzten es aber nicht für den Arbeitsweg.
- Die Nutzung des Tickets war besonders hoch bei jüngeren Personen (16–29 Jahre) und in städtischen Gebieten.
- 45 % der Nutzenden gaben an, dass das Ticket ihre Verkehrsmittelentscheidung beeinflusst hat.

Regionale Verteilung 2024

- In Metropolregionen und deren Umlandkreisen traten die stärksten Zuwächse bei der ÖPNV-Nutzung auf.
- In Mittelstädten und ländlichen Räumen blieb der Effekt geringer, aber es zeigte sich ein leichter Anstieg der ÖPNV-Nutzung (etwa +2 Prozentpunkte).



Magdeburg, Haltestelle Breiter Weg. Foto: Peter Gercke



Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Informationen zur Nutzung des Deutschlandtickets“ (Bundestags-Drucksache 21/4034)

Das Dokument ist die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage im Deutschen Bundestag, die von den Abgeordneten Luigi Pantisano, Lorenz Gösta Beutin, Violetta Bock sowie der Fraktion Die Linke eingebracht wurde. Die Anfrage bezieht sich auf die Nutzung des Deutschlandtickets.

Die Bundesregierung liefert detaillierte Monatszahlen zur Anzahl der verkauften Deutschlandtickets seit Mai 2023. Die Daten stammen aus dem „Datenmonitor“, einem zentralen Reporting-System der Tariforganisationen, und wurden am 9. Februar 2026 abgerufen. Die Verkaufszahlen steigen kontinuierlich an:

- Im Mai 2023 wurden etwa 6,4 Millionen Tickets verkauft.
- Die höchste monatliche Verkaufszahl wurde im Mai 2024 mit 13,7 Millionen erreicht.
- Im Dezember 2025 lag die Zahl bei 14,5 Millionen.
- Die Gesamtanzahl der aktuell (zum Stichtag der Anfrage) verkauften Abonnements wird mit etwa 14,5 Millionen angegeben.

Kündigungsverhalten

Für die Frage zur Anzahl der Kündigungen im Zeitraum Mai 2023 bis Januar 2025 sowie nach den Preisanpassungen zum 1. Januar 2025 (auf 58 Euro) und zum 1. Januar 2026 (auf 63 Euro) gibt die Bundesregierung an, dass der Datenmonitor keine Kündigungsdaten erfasst. Daher liegen dem Bundesministerium für Verkehr keine entsprechenden Zahlen vor. Lediglich eine geringfügige Abnahme der Nutzerzahlen zum Jahreswechsel 2024/2025 wird festgestellt, während Aussagen zum Wechsel 2025/2026 noch nicht möglich sind.

Nutzungsmuster und technische Nutzung

Die Frage zur Nutzung des Tickets über Chipkarte oder Smartphone wird mit einem Verweis auf den Zwischenbericht zur Evaluation des Deutschlandtickets beantwortet. Die Bundesregierung verweist darauf, dass detaillierte Daten zu den Nutzungstechnologien nicht im Datenmonitor enthalten sind und daher nicht bereitgestellt werden können.

Betrugsprävention und Fahrausweisprüfungen

Zu der Frage nach der Quote von Betrugsversuchen und ungültigen Tickets im Rahmen von Fahrausweisprüfungen gibt die Bundesregierung an, dass solche Informationen nicht zentral erfasst werden. Die organisatorische Abwicklung erfolgt bei den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, sodass die Bundesregierung hierüber keine zentralen Daten besitzt.

Verkehrsverlagerungseffekte

Die Frage zur Verkehrsverlagerung vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr wird ebenfalls auf den Zwischenbericht zur Evaluation verwiesen. Die Bundesregierung gibt an, dass eine quantifizierbare Beurteilung des Effekts, insbesondere auf Bundeslandebene, derzeit nicht möglich ist, da die Daten noch nicht vollständig ausgewertet sind.

Finanzierung und Kosten

Die Bundesregierung teilt mit, dass der Bund für die Ein-

führungsphase von 2023 bis 2025 insgesamt 4,5 Milliarden Euro an die Länder zur Finanzierung des Deutschlandtickets bereitgestellt hat. Für die Folgejahre 2026 bis 2030 sind jährlich 1,5 Milliarden Euro vorgesehen, basierend auf § 9 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes.

Für mehr und bessere Verbindungen im Bahn- und Busverkehr!



Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.
Hohenzollerndamm 181
10713 Berlin
www.bahnkunden.de
buero@bahnkunden.de

- Einfache Tarife
- Saubere Stationen
- Barrierefreiheit
- Modernisierung und Ausbau
- Dichte Takte
- Ausreichende Kapazitäten
- Bessere Verknüpfung
- Pünktlichkeit
- Zuverlässigkeit
- Mehr Direktverbindungen
- Verlässliche Informationen
- Guter Kundendienst



Redigiertes Wortprotokoll der 8. Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 6. Oktober 2025 (Nr. 21/8)

Der zentrale Gegenstand der Sitzung war eine öffentliche Anhörung zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Bundestags-Drucksache 21/1495), der sich mit der Fortführung und Finanzierung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus befasst. Die Anhörung diente der Stellungnahme von Sachverständigen, Interessenvertretern und anderen Auskunftspersonen zu den politischen, wirtschaftlichen und technischen Implikationen des Gesetzentwurfs.

Die Diskussion konzentrierte sich auf mehrere zentrale Themen:

- angfristige Finanzierung des Deutschlandtickets bis 2030,

- Dynamisierung der Ausgleichsmittel durch Bund und Länder,
- Einführung eines branchenspezifischen Kostenindex zur Preisfortschreibung,
- flächendeckende gesetzliche Verpflichtung zur Anwendung des Tickets in allen Bundesländern,
- Einnahmeverteilung nach realer Nutzung (Stufe 2 und 3),
- Schaffung einer zentralen Governance für das Ticket und die digitale Weiterentwicklung des Tickets.

Zudem wurden die Auswirkungen auf die Attraktivität des ÖPNV, die soziale Gerechtigkeit, die Klimawirkung und die Finanzlage der Kommunen analysiert.

Der Gesetzentwurf zielt darauf ab, die Finanzierung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus bis 2030 zu sichern. Die Bundesregierung und die Länder haben sich auf eine jährliche Bereitstellung von jeweils 1,5 Milliarden Euro durch Bund und Länder sowie auf die Übertragbarkeit nicht verbrauchter Mittel auf Folgejahre geeinigt. Diese Vereinbarung wurde jedoch im Gesetzentwurf nur für das Jahr 2026 verankert, was als unzureichend kritisiert wird.

Die Sachverständigen betonen, dass eine Dynamisierung der Finanzierung notwendig ist, um steigende Kosten (insbesondere Personal- und Energiekosten) zu decken. Ohne Dynamisierung müsste der Ticketpreis überproportional steigen, was die Akzeptanz und die Nachfrage beeinträchtigen würde. Die Einführung eines branchenspezifischen Kostenindex ab 2027 wird als sachgerecht angesehen, um eine transparente und nachvollziehbare Preisentwicklung zu ermöglichen.

Ein zentrales Anliegen ist die flächendeckende gesetzliche Verpflichtung zur Anwendung des Deutschlandtickets. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände und andere Organisationen fordern, dass die Länder in ihren ÖPNV-Gesetzen einen gesetzlichen „Anwendungsbefehl“ erlassen müssen, um ein „Flickenteppich“ zu vermeiden. Der Bund sollte seinen (steigenden) Finanzbeitrag an die Umsetzung dieser Vorgabe binden.

Die Einnahmeverteilung nach realer Nutzung (Stufe 2 und 3) wird als zukunftsfähig und gerecht angesehen. Die Einführung eines digitalen Erfassungssystems (z.B. Be-In/Be-Out-System) wird als notwendig erachtet, um eine leistungsbezogene Verteilung der Einnahmen zu ermöglichen und die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

Zusätzlich wird die Schaffung eines zentralen Governancesystems gefordert, der die Produktverantwortung und Tarifgeberschaft bündelt. Die D-TIX wird als potenzieller zentraler Akteur genannt, der die Einnahmeverteilung und die Vertragsverwaltung übernimmt.

Die sozialen und ökologischen Wirkungen des Deutschlandtickets werden als positiv bewertet. Studien zeigen, dass das Ticket zu einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV führt und erhebliche CO₂-Einsparungen ermöglicht. Die Wohlfahrtswirkung wird auf etwa drei Milliarden Euro pro Jahr geschätzt.

Insgesamt zeigt das Dokument eine breite Diskussion über die Zukunft des Deutschlandtickets, die sich von rein technischen Fragen über wirtschaftliche und rechtliche Aspekte bis hin zu sozialen und ökologischen Zielen erstreckt. Die zentrale Herausforderung bleibt die Sicherstellung einer dauerhaften, auskömmlichen und gerechten Finanzierung, die die Interessen aller Beteiligten – von den Verkehrsunternehmen über die Kommunen bis hin zu den Bürgerinnen und Bürgern – berücksichtigt.

Langfristige Finanzierungssicherheit bis 2030

Die Finanzierung des Deutschlandtickets muss gesetzlich bis mindestens 31. Dezember 2030 gesichert werden, um Planungssicherheit für Unternehmen, Kommunen und Nutzer zu schaffen.

Die Laufzeit des Gesetzentwurfs muss auf 2030 verlängert werden, anstatt nur bis 2026 zu gelten.

Dynamisierung der Finanzierungsmittel

Die jährlichen Finanzbeiträge des Bundes und der Länder (je 1,5 Milliarden Euro) müssen dynamisiert werden, um steigende Kosten (insbesondere Personal- und Energiekosten) zu decken.

Alternativ muss ein Preisfortschreibungsmechanismus eingeführt werden, der die fehlende Dynamisierung des Ausgleichsbetrags kompensiert.

Einführung eines branchenspezifischen Kostenindex

Ab 2027 soll der Ticketpreis anhand eines branchenspezifischen Kostenindex fortgeschrieben werden, der Personal- und Energiekosten abbildet.

Dieser Index muss in enger Abstimmung mit der Branche entwickelt werden, um Akzeptanz zu gewährleisten.

Etablierung einer zentralen Governance

Es wird empfohlen, die D-TIX GmbH & Co. KG als zentralen Tarifverantwortlichen und bundesweiten Tarifgeber zu etablieren.

Eine bundesweite Governance soll die Produktverantwortung und Tarifgeberschaft fokussieren und die Branche an Entscheidungen beteiligen.

Einführung einer leistungsorientierten Einnahmeaufteilung (Stufe 3)

Die Einnahmeaufteilung muss nach dem PLZ-Prinzip (Stufe 2) und ab 2026 nach realen Fahrten (Stufe 3) erfolgen.

Dazu ist ein digitalisiertes Erfassungssystem (Be-In/Be-Out) notwendig, das fahrzeug- und linienbündelscharf die Nutzung erfasst.

Dies ermöglicht eine leistungs- und nachfrageorientierte Verteilung der Einnahmen und stärkt die Motivation der Unternehmen, Fahrgäste zu gewinnen.

Verlängerung und Stärkung des Jobtickets

Das Jobticket muss unbefristet fortgeführt werden.

Auszubildende sollen mit Studierenden gleichgestellt werden, um die Attraktivität des Tickets für junge Menschen zu erhöhen.

Stärkung der digitalen Infrastruktur

Der Bund sollte die Bereitstellung seiner Mittel an die zeitnahe Umsetzung eines digitalen Erfassungssystems binden.

Dieses System muss datenschutzkonform, kostengünstig und betriebssicher sein.

Vermeidung von Flickenteppichen und Risiken für Kommunen

Ohne gesetzliche Vorgaben droht ein Flickenteppich, bei dem das Ticket in einzelnen Regionen nicht gilt.

Die kommunale Finanzierungslast darf nicht auf die Länder und Kommunen abgewälzt werden. Die Finanzierung muss durch Bund und Länder sichergestellt werden.

Weitere Maßnahmen

Pauschale Ausgleichssysteme müssen durch einen Nivellierungsmechanismus ergänzt werden, um regionale Ungleichheiten auszugleichen.

Die Verkehrsministerkonferenz sollte einen Modernisierungspakt für den ÖPNV beschließen, um die langfristige Finanzierung und den Ausbau des ÖPNV zu sichern.

Zusammenfassend fordern die Akteure eine umfassende, langfristige und transparente Regelung, die die Finanzierung, Governance, Digitalisierung und soziale Verträglichkeit des Deutschlandtickets sicherstellt, um die Verkehrswende und die Attraktivität des ÖPNV nachhaltig zu stärken.

Zahlen, Daten, Fakten

- Der Preis des Deutschlandticket wird ab 2026 auf 63 Euro pro Monat erhöht.
- Die Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro führte zu einer Kündigung von 430.000 Abonnenten.
- Die Zahl der Nutzer des Deutschlandtickets betrug im Januar 2025 mehr als 13,7 Millionen monatlich genutzte Tickets.
- Die Nachfrage stieg bis Sommer 2025 teilweise auf Werte von deutlich über 14 Millionen monatlichen Nutzern.
- Die Einnahmenminderung durch das Deutschlandticket lag bei einem Preis von 49 Euro bei maximal 3,0 Milliarden Euro.
- Bei einem Preis von 58 Euro reduziert sich die Einnahmenminderung auf ca. 2,0 bis 2,3 Milliarden Euro pro Jahr.
- Der Ausgleichsbedarf für 2025 lag bei ca. 3,4 bis 3,5 Milliarden Euro.
- Die Finanzierungslücke für 2026 wird nach Prognose zwischen 170 Millionen Euro (unterer Prognosehorizont) und 920 Millionen Euro (oberer Prognosehorizont) liegen.
- Die Finanzierungslücke für 2026 wird durch die Preiserhöhung auf 63 Euro nicht verlässlich geschlossen, da nur ca. 750 Millionen Euro an zusätzlichen Einnahmen erwartet werden.

Die Branche sieht eine Dynamisierung der Ausgleichsmittel von Bund und Ländern als notwendig an.



Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz

Auftraggeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung, Auftragnehmer: Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam-Institut.

April 2025

Das Deutschlandticket zum Preis von 49 Euro im Monat, das im Mai 2023 eingeführt wurde, hat nach einer umfassenden Analyse empirischer Studien eine signifikante Verkehrsverlagerung vom Pkw zum öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) bewirkt, ohne dass es zu einer nennenswerten Erhöhung der Gesamtmobilität kam. Die Studienlage zeigt, dass das DT entweder keinen oder nur einen geringen induzierten Verkehr generiert hat – ein Narrativ, das sich nicht durch die Daten belegen lässt. Lediglich die Begleitforschungsstudie des Verbands Deutscher Verkehrs-

unternehmen (VDV) findet einen hohen Anteil an neuem Verkehr (15 %), was jedoch auf ein verzerrtes Fragedesign zurückzuführen ist.

Stattdessen zeigt sich ein klarer Verlagerungseffekt

12 bis 16 % aller Fahrten mit dem DT sind Fahrten, die vom Pkw auf den ÖPNV verlagert wurden. Diese Verlagerung betrifft vor allem längere Strecken (im Durchschnitt etwa 30 km), oft über Verkehrsverbundgrenzen hinaus. Die Verlagerungswirkung entsteht nicht primär bei neuen Systemnutzern (weniger als 5 % der DT-Besitzer), sondern vor allem bei bisherigen Wenig- oder Gelegenheitsnutzern des ÖPNV, insbesondere bei Pendlern, die zuvor überwiegend mit dem Auto reisten.

Erhebliche Umwelt- und Wohlfahrtsvorteile

Die Verlagerung führt zu einer Einsparung von 4,2 bis 6,5 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Zusätzlich werden externe Kosten des Autoverkehrs (wie Luftschadstoffe, Lärm, Unfall- und Staukosten) um 2,4 bis 3,7 Milliarden Euro jährlich reduziert. Die volkswirtschaftlichen Vermeidungskosten liegen unter 100 Euro pro Tonne CO₂, was einer vergleichbaren Wirkung einer moderaten Erhöhung des CO₂-Preises im zweistelligen Euro-Bereich entspricht. Der Netto-Nutzen für die Gesellschaft beträgt mindestens 3 Milliarden Euro pro Jahr, da die Nutzen (Kosteneinsparungen, Umweltvorteile, Konsumentenrente) die Kosten deutlich übersteigen.

Das Deutschlandticket beeinflusst auch die Pendlermobilität positiv

Etwa 36 % der Berufspendler besitzen ein Deutschlandticket, und etwa die Hälfte davon sind Neu-Abo-Kunden. In ländlichen Regionen zeigt sich ebenfalls eine Nachfragesteigerung im ÖPNV, begleitet von einem Rückgang des Pkw-Verkehrs.

Zusammenfassend ist das Deutschlandticket ein wichtiger Impuls für die Verkehrswende, führt aber nicht allein zur Erreichung der Klimaziele. Weitere Maßnahmen sind erforderlich.

Die aktuelle Diskussion über hohe fiskalische Kosten ist irreführend, da die volkswirtschaftlichen Vorteile deutlich höher sind als die Kosten. Die Zukunft des Tickets hängt von seiner Weiterführung ab, insbesondere bei einem möglichen Preisanstieg auf 63 Euro.

Kein signifikanter induzierter Verkehr

Die Analyse zeigt, dass das Deutschlandticket weder zu einer signifikanten Erhöhung der Gesamtmobilität noch

zu einem erheblichen Neuaufkommen von Fahrten geführt hat. Die Hypothese eines starken induzierten Verkehrs, die in der öffentlichen Debatte oft zitiert wird, lässt sich nicht belegen. Lediglich die Begleitforschungsstudie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) findet einen hohen Anteil an neu entstandenen Fahrten (15 %), was jedoch auf ein verzerrtes Fragedesign zurückzuführen ist.

Bedeutende Verkehrsverlagerung vom Pkw zum ÖPNV

Das Ticket hat zu einer signifikanten Verlagerung vom Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr geführt. Laut den Studien verlagern sich zwischen 12 % und 17 % aller Fahrten mit dem Deutschlandticket vom Pkw auf den ÖPNV. Die verlagerten Fahrten betreffen dabei im Durchschnitt Strecken von etwa 30 km, oft über Verkehrsverbundgrenzen hinaus.



Evaluation Deutschlandticket, Erster Zwischenbericht November 2024

Auftraggeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Auftragnehmer: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften

Die Evaluation basiert auf einer umfassenden empirischen Forschungsstrategie, die eine monatliche telefonische Primärerhebung mit 1.500 Personen ab 16 Jahren, Sekundärdatenanalysen aus nationalen Mobilitätshebungen (wie „Mobilität in Deutschland“ und „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“), Expertengespräche mit Verkehrsunternehmen und Verbänden sowie modellbasierte Simulationen kombiniert. Der Projektzeitraum erstreckt sich über 29 Monate, mit einem geplanten Abschluss im Juni 2027. Der vorliegende Bericht ist der erste Zwischenbericht und beruht auf Daten aus den Monaten August bis Oktober 2024.

Ticket-Nachfrage und verkehrliche Wirkungen

Die Evaluation zeigt, dass das Deutschlandticket innerhalb kurzer Zeit zur beliebtesten ÖPNV-Zeitkarte in

Deutschland geworden ist. Der aktuelle Besitzanteil liegt bei etwa 18 % der Bevölkerung (13 Mio. gültige Tickets), wobei regionale Unterschiede bestehen: In Metropolen liegt der Anteil über 30 %, in ländlichen Regionen bei etwa 11 %. Die Nutzung ist stark altersabhängig: 43 % der 16- bis 24-Jährigen besitzen ein Ticket, während nur 8 % der über 65-Jährigen dies tun. Ein signifikanter Zusammenhang besteht auch mit der Pkw-Verfügbarkeit: Nur 14 % der Personen mit ständigem Pkw-Zugang besitzen das Ticket – ein Hinweis auf ein hohes Nutzungspotenzial.

Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV ist bei Deutschlandticket-Besitzenden im Durchschnitt geringer als bei anderen Zeitkarteninhabern, was darauf hindeutet, dass das Ticket insbesondere für Gelegenheitsnutzer attraktiv ist. Dennoch geben mehr als die Hälfte der Besitzer an, dass sie den ÖPNV häufiger nutzen als zuvor. Die Wegezwecke sind vielfältig, wobei der Großteil der Fahrten für Freizeit, Einkäufe oder soziale Kontakte genutzt wird. Nur etwa 7 % der Fahrten erfolgen außerhalb der eigenen Region.

Umweltwirkungen: CO₂-Einsparungen und Verkehrsumstellung

Die CO₂-Bilanz wird auf Basis der Wegeabfrage der Befragten und Sekundärdaten aus der MiD 2023/24 berechnet. Die vorläufige Schätzung für 2024 zeigt, dass durch die Umstellung vom Pkw auf den ÖPNV zwischen 2,3 und 3,4 Mio. t CO₂-Emissionen jährlich eingespart werden könnten. Dies entspricht einer Reduktion der Pkw-Verkehrsleistung um 1-2 %. Die Einsparungen resultieren hauptsächlich aus Fahrten, die ohne das Ticket mit dem Auto unternommen worden wären (Anteil: 10-15 % der Fahrten). Gleichzeitig entstehen durch das Ticket zusätzliche Fahrten (Neuverkehr), die in der vorläufigen Bilanz nicht als Emissionssteigerung berücksichtigt werden, da das ÖPNV-Angebot derzeit nicht ausgebaut wurde und die zusätzlichen Fahrgäste „klimaneutral“ befördert werden.

Soziale Teilhabe und Wirkungen auf Aktivitätsmöglichkeiten

Die Evaluation zeigt, dass mehr als die Hälfte der aktuell Besitzenden angibt, dass sich ihre Aktivitätsmöglichkeiten durch das Ticket verbessert haben. Dieser Effekt ist jedoch unabhängig vom ökonomischen Status – auch Personen mit hohem Einkommen berichten von einer Verbesserung der Teilhabe. Die Gruppe der ehemaligen Besitzerinnen und Besitzer gibt dagegen deutlich seltener eine Verbesserung an, was auf eine anlassbezogene Nutzung hindeutet. Die Häufigkeit von Freizeitaktivitäten oder Besuchen unterscheidet sich zwischen Besitzern und Nicht-Besitzern nur geringfügig, was auf eine begrenzte Wirkung auf die tatsächliche Teilhabe hindeutet. Eine multivariate Analyse ist notwendig, um diese Zusammenhänge genauer zu erfassen.

Potenziale und Weiterentwicklung: Ticketfamilie und Zusatznutzen

Die Evaluation identifiziert erhebliche Potenziale für eine Weiterentwicklung des Angebots. Eine Deutschlandticket-Familie – mit spezifischen Varianten für Schülerinnen und Schüler, Studierende, Paare und Familien – wird von 80 % der Befragten akzeptiert. Die Zahlungsbereitschaft reicht von 30 Euro für Sozialtickets bis zu 70–80 Euro für Familienpakete. Eine weitere Idee ist die kostenlose Kindermitnahme. Eine Abschätzung zeigt, dass dies jährlich 23,7 bis 29,7 Mio. Euro an Mindereinnahmen verursacht, was etwa 0,3–0,4 % der jährlichen Einnahmen ausmacht. Dieser Betrag ist im Verhältnis zum Zuschussbedarf (3 Mrd. Euro) vernachlässigbar.

Vertriebliche und organisatorische Perspektiven

Die Einführung des Deutschlandtickets hat einen Digitalisierungsschub in der Branche ausgelöst, insbesondere bei kleineren Verkehrsunternehmen. Die Smartphone-App ist das bevorzugte Ticketmedium, die Chipkarte bleibt jedoch weiterhin relevant, insbesondere für ältere Nutzerinnen und Nutzer. Einheitliche Standards für Ticketkontrollen und Vertriebsprozesse werden als wünschenswert erachtet, doch fehlt es an verbindlichen Regelungen. Die Einsparpotenziale durch Digitalisierung und Standardisierung sind vorhanden, werden aber durch fehlende Finanzierungssicherheit und politische Unsicherheit behindert. Eine starke Zentralisierung des Vertriebs wird kritisch gesehen, da sie die lokale Liquidität und den regionalen Bezug gefährden könnte.

Finanzierung und Einnahmeaufteilung

Die zukünftige Finanzierung des Deutschlandtickets ist ein zentrales Thema. Der Bericht präsentiert zwei mögliche Modelle für die Abgeltung: ein Yield-Modell (Modell 1) und ein absatzbasiertes Modell (Modell 2). Das Yield-Modell wird als vorteilhafter bewertet, da es eine bessere Anreizwirkung für die Nutzung und eine bessere Integration mit der Einnahmeaufteilung ermöglicht. Die Einnahmeaufteilung soll nach Postleitzahlen erfolgen, wobei die Abrechnung der Ausgleichszahlungen dezentral über die Verkehrsverbünde organisiert werden soll. Ein zweistufiger Ausgleichsmechanismus wird als sinnvoll erachtet.

Die Ergebnisse der Evaluation decken sich weitgehend mit den Befunden anderer Studien, insbesondere des VDV und der exeo Strategic Consulting. Unterschiede bestehen vor allem in der Datengrundlage: Während andere Studien oft auf Online-Panelen basieren, nutzt die vorliegende Evaluation eine repräsentative Zufallsstichprobe. Einige Studien, wie die Kopernikus-Ariadne-Projekte, be-

richten von deutlich höheren CO₂-Einsparungen (bis zu 7 Mio. t), die jedoch als fragwürdig und nicht plausibel eingestuft werden. Die vorliegende Evaluation betont die Notwendigkeit einer umfassenderen Bewertung, die nicht nur CO₂, sondern auch Pkw-Fahrleistungen und andere verkehrliche Kennwerte berücksichtigt.

Zahlen, Daten, Fakten

- Ticketbesitz: Rund 18 % der Befragten besitzen aktuell ein Deutschlandticket (Primärerhebung). Die Zahl der im Umlauf befindlichen Tickets wird auf rund 13 bis 14 Mio. zum Jahresende 2024 geschätzt.
- Regionale Verbreitung: Der Anteil der Deutschlandticket-Besitzer liegt zwischen über 30 % in Metropolen und 11 % in kleinstädtischen, ländlichen Räumen.
- Ticketvarianten: 60 % der Besitzer haben die reguläre Variante, 16 % ein „Deutschlandticket Job“, 13 % ein Studierenden-Ticket, 4 % ein Schüler*innen-Ticket (dieser Anteil ist niedrig, da Personen unter 16 Jahren nicht befragt werden).
- Altersgruppen: 43 % der 16- bis 24-Jährigen besitzen ein Deutschlandticket, während nur 8 % der über 65-Jährigen es besitzen.
- Pkw-Verfügbarkeit: Personen mit ständigem Pkw-Zugang besitzen nur zu 14 % ein Deutschlandticket.
- Nutzungshäufigkeit: Mehr als die Hälfte der Deutschlandticket-Nutzer nutzt den ÖPNV an drei Tagen pro Woche oder seltener.
- Pendelverkehr: 44 % der Pendler mit Deutschlandticket nutzen den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit; bei Nicht-Besitzern sind es nur 3 %.
- Wegelängen: Die durchschnittliche Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz beträgt bei Deutschlandticket-Besitzenden rund 25 km, bei Nicht-Besitzenden rund 20 km.
- Nutzungszwecke: Das Deutschlandticket wird für alle Fahrtenzwecke genutzt, wobei nur etwa 7 % der Besitzer es regelmäßig außerhalb ihrer Region nutzen.
- Etwa 5 % nutzen es so gut wie gar nicht.
- Nutzungsänderung: Gut die Hälfte der Befragten gibt an, den ÖPNV nun öfter zu nutzen als vorher.
- Fahrtenanzahl: Im Mittel werden rund 22 Fahrten mit dem Deutschlandticket pro Monat berichtet (Primärerhebung), während die MiD-Erhebung etwa 30 Fahrten pro Monat erfasst.
- CO₂-Einsparung: Die vorläufige Schätzung für 2024 liegt zwischen 2,3 Mio. t (untere Variante) und 3,4 Mio. t (obere Variante) direkter CO₂-Einsparung durch eingesparten Autoverkehr.
- Autoverkehrseinsparung: Die geschätzte Reduktion der Autoverkehrsleistung liegt zwischen einem und zwei Prozent der Gesamtkilometerleistung im motorisierten

Individualverkehr.

- Teilhabe: Mehr als die Hälfte der aktuell Besizenden gibt an, dass sich ihre Aktivitätsmöglichkeiten durch das Ticket verbessert haben. Bei ehemaligen Besizern sind es nur gut 10 %.
- Kaufsegmente: 42 % der Befragten sind regelmäßige, gelegentliche, ehemalige oder interessierte potenzielle Käufer. 57 % sind eher oder sicher nicht interessiert.
- Hemmnde für Kauf: Etwa die Hälfte der Nicht-Nutzer gibt an, den ÖPNV selten oder nie zu nutzen. 9 % nennen ein schlechtes ÖPNV-Angebot, 4 % das Ticket als zu teuer.
- Preiserhöhung: Die geplante Preiserhöhung ab 1. Januar 2025 beträgt 9,00 EUR. Die Simulation ergibt einen Absatzzrückgang von 4,9 % und Mehreinnahmen von 900 Mio. EUR pro Jahr.
- Kindermitnahme: Die erwarteten jährlichen Mindererlöse belaufen sich auf etwa 29,7 Mio. EUR (ohne Sperrzeiten) oder 23,7 Mio. EUR (mit Sperrzeiten). Dies entspricht 0,3 bis 0,4 % der jährlichen Einnahmen aus dem Deutschlandticket.
- Verkaufszahlen: Die Verkaufszahlen des Deutschlandtickets lagen im Herbst 2024 bei über 300.000 aktiven Tickets (Klimaticket Österreich).
- Einnahmen und Zuschuss: Die jährlichen Einnahmen aus dem Deutschlandticket werden auf 7,3 Mrd. EUR geschätzt, der Zuschussbedarf auf 3,0 Mrd. EUR. Die Mindererlöse durch Kindermitnahme entsprechen 0,8 bis 1,0 % des Zuschussbedarfs.
- Zahlungsbereitschaft: Für Sozialticketvarianten werden etwa 30,00 EUR monatlich erwartet, für eine Familienvariante bis zu 70,00 bis 80,00 EUR.



Auswirkungen des Deutschlandtickets auf touristische Destinationen und Möglichkeiten zu seiner Weiterentwicklung

Auftraggeber: Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Auftragnehmer: Zentrum für nachhaltigen Tourismus.

Oktober 2024

Die Studie untersucht die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf touristische Destinationen in Deutschland sowie Möglichkeiten zur Weiterentwicklung im Sinne eines nachhaltigen Tourismus. Es basiert auf einer umfassenden Studie, die eine Online-Umfrage unter Destinationenmanagementorganisationen (DMOen) und Verkehrsverbänden, Experteninterviews sowie eine Fokusgruppensitzung umfasst. Ziel ist es, die Bedeutung des D-Tickets für den Freizeit- und Tourismusverkehr zu bewerten, bestehende Herausforderungen zu identifizieren und



VGM-Bus in Dresden. Foto: VVO

Handlungsempfehlungen für eine stärkere touristische Nutzung abzuleiten.

Zunahme von Tagesgästen und Freizeitfahrten

Das Deutschlandticket führt zu einer spürbaren Zunahme von Tagesgästen, insbesondere aus Ballungsgebieten, und fördert Freizeitfahrten innerhalb eines Einzugsgebiets von maximal 100 Kilometern. Es wird vor allem für Kurzurlaube (2–4 Tage) und Tagesausflüge genutzt, wobei 16 % der Inlands-Kurzurlaubsreisen für die Anreise und 10 % für die Mobilität vor Ort das D-Ticket nutzen. Bei längeren Urlauber*innen wird es in 10 % der Fälle genutzt.

Begrenzte touristische Nutzung bei Übernachtungen

Die Nutzung des Deutschlandticket für Übernachtungsgäste ist gering. Nur 6,5 % der befragten Destinationen schätzen den Anteil der Deutschlandticket-Nutzer*innen unter Übernachtungsgästen als hoch ein. Die Veränderung des Verhaltens bei Übernachtungsgästen – insbesondere eine Reduktion der PKW-Anreisen – ist kaum erkennbar, während bei Tagesgästen eine vermehrte Nutzung des ÖPNV vor Ort festgestellt wird.

Strukturelle Herausforderungen und Verbesserungspotenzial

Die größte Limitierung für eine touristische Nutzung ist das unzureichende ÖPNV-Angebot, insbesondere in ländlichen Regionen (75 % der Befragten). Weitere Hindernisse sind fehlende Fahrradmitnahme, unzureichende Taktung und unattraktive Kündigungsfristen. Gleichzeitig wird ein hohes Potenzial für Verbesserungen gesehen, insbesondere durch Ausbau des ÖPNV-Angebots, Erweiterung des Geltungsbereichs (z. B. touristische Buslinien), flexible Tarifoptionen und bessere Kommunikation.

Zahlen, Daten, Fakten

- Seit Einführung des D-Tickets im Mai 2023 haben rund 20 Millionen Menschen mindestens einmal ein D-Ticket gekauft.
- Im September 2024 betrug die durchschnittliche monatliche Besitzquote etwa 13 Millionen Menschen.
- 55 % der ÖPNV-Fahrten werden mittlerweile mit dem D-Ticket durchgeführt.
- 53 % der Nutzer*innen nutzen den ÖPNV häufiger als vor dem Ticket.
- 13 % der Fahrten mit dem D-Ticket wären ohne das Ticket nicht durchgeführt worden.
- 58 % der Fahrten wurden vom PKW auf den ÖPNV verlagert, 19 % vom Fahrrad/E-Scooter/E-Bike.
- Die durchschnittliche Reiseweite beträgt rund 16

Kilometer, 16 % der Fahrten sind über Verbundgrenzen hinweg.

- In Sachsen-Anhalt stieg die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr an Wochenenden um bis zu 30 %.
- 38 % der Nutzer*innen nutzen das Ticket gelegentlich für Urlaubsfahrten.
- 42,5 % der befragten Destinationen schätzen den Anteil der Deutschlandticket-Nutzer*innen unter Übernachtungsgästen als niedrig ein.
- 46 % der befragten Reiseregionen sind als „ländliche Regionen mit Verdichtungsansätzen“ charakterisiert.
- 47,5 % der befragten Destinationen sind Fahrtziel-Natur-Gebiete, 22 % Teil der Exzellenzinitiative Nachhaltige Reiseziele.
- 29 % der Befragten vermuten, dass die Zahlungsbereitschaft für das Deutschlandticket bei einem Preis von 49 Euro als angemessen empfunden wird.
- 31,5 % der Befragten sehen eine Erhöhung der Taktung als wichtigste Veränderung.
- 75 % der Befragten sehen das unzureichende ÖPNV-Angebot als größte Limitierung für die touristische Nutzung.
- Der Preis des D-Tickets steigt ab 2025 auf 58 Euro pro Monat.



Foto: Markus Spiske. unsplash.com



Deutschlandticket: Treiber der Mobilitätswende?

Fraunhofer-Allianz Verkehr. April 2024

Repräsentative Umfrage, die im August 2023 von der Fraunhofer-Allianz Verkehr im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt wurde. Ziel war es, die Akzeptanz, Nutzung und Wirkung des Deutschlandtickets zu analysieren. Die Studie basiert auf einer Online-Umfrage mit 3.735 Teilnehmenden, die nach Geschlecht, Alter, Erstwohnsitz und Bundesland repräsentativ ausgewählt wurden. Die Erhebung fokussiert auf soziodemografische Merkmale, Persönlichkeitsmerkmale, Mobilitätsverhalten, Preisbereitschaft und Nachhaltigkeitseffekte des Tickets.

Die Studie basiert auf einer Online-Umfrage mit 3.735 Teilnehmenden, die zwischen dem 3. und 16. August 2023 durchgeführt wurde.

Nutzung und Akzeptanz

Etwa ein Drittel der Befragten (35 %) gaben an, das Deutschlandticket mindestens einmal besessen zu haben. Der Höchstwert lag im Juni 2023 mit über 50 % Besitzquo-

te. Die Nutzung war stark saisonabhängig, mit einem Rückgang im August, vermutlich aufgrund von Sommerferien.

Vorgeschichte

88 % der Deutschlandticket-Nutzer hatten auch das 9-Euro-Ticket genutzt, was die hohe Zufriedenheit und Akzeptanz des neuen Tickets erklärt. Die Zufriedenheit mit beiden Tickets war sehr hoch (knapp 90 % waren zufrieden).

Digitalisierung

Das Ticket wird überwiegend digital genutzt (61 %), besonders von jüngeren Personen. Der Direktkauf bei Verkehrsunternehmen war die häufigste Erwerbsform (47 %), wobei etwa die Hälfte der Nutzer bereits ein ÖPNV-Abonnement hatten.

Nutzungsgründe

Die wichtigsten Gründe für die Nutzung sind die deutschlandweite Gültigkeit (53 %), die Flexibilität in Fahrthäufigkeit und -zeit (54 %), der günstige Preis (44 %) und die einfache Nutzung unabhängig von Tarifstrukturen.

Nutzende vs. Nicht-Nutzende

Deutschlandticket-Nutzer sind im Durchschnitt jünger (64 % unter 45 Jahren), höher gebildet, arbeiten häufiger in Vollzeit und haben ein höheres Haushaltsnettoeinkommen. Sie leben signifikant häufiger in urbanen Gebieten (Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern). Nicht-Nutzer sind überwiegend älter (53 % über 55 Jahre), häufiger im Ruhestand, leben in Zwei-Personen-Haushalten und haben ein niedrigeres Einkommen.

Persönlichkeit

Nutzer zeigen ein höheres Umweltbewusstsein, eine stärkere Identifikation als ÖPNV-Fahrer:in, sind technologieaffiner und haben eine positivere Einstellung zur Shared Economy.

Mobilitätsverhalten

70 % der Nutzer nutzen den ÖPNV mindestens wöchentlich, während nur 17 % der Nicht-Nutzer dies tun. 46 % der Nutzer nutzen den ÖPNV häufiger als vor dem Ticket-Besitz. Die Pkw-Abhängigkeit ist bei Nicht-Nutzern signifikant höher.

Nachhaltigkeitseffekte

Das Deutschlandticket führt zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV. 54 % der

zusätzlichen ÖPNV-Fahrten ersetzen Pkw-Fahrten (als Fahrer oder Mitfahrer), 36 % ersetzen Fuß- oder Radwege. In einer durchschnittlichen Woche werden mehr als eine Fuß- bzw. Fahrradstrecke pro Tag durch den ÖPNV substituiert.

Geografische Nutzung

Die deutschlandweite Gültigkeit wird nur eingeschränkt genutzt. 71 % der zusätzlichen ÖPNV-Fahrten erfolgen im eigenen Verkehrsverbund, 58 % in angrenzenden Verbänden, nur 23 % in nicht angrenzenden Verbänden.

Preis

Der aktuelle Preis von 49 Euro wird von der Gesamtstichprobe als „hoch“ (ab ca. 53 Euro) und „zu hoch“ (ab ca. 75 Euro) eingeschätzt. Die Zahlungsbereitschaft von Nicht-Nutzern ist deutlich geringer als die von Nutzern.

Fazit

Das Deutschlandticket ist ein erfolgreiches Instrument zur Förderung der ÖPNV-Nutzung. Es wirkt als Substitutions- und Verkehrsverlagerungsinstrument, führt zu signifikanten Modal-Split-Effekten und hat ein hohes Nachhaltigkeitspotenzial. Allerdings bleibt die Nutzung stark von soziodemografischen und geografischen Faktoren abhängig. Die Studie zeigt, dass das Ticket zwar die Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV erhöht, aber die grundlegenden Schwächen des ÖPNV-Angebots – insbesondere in ländlichen Regionen – nicht löst. Um das volle Potenzial auszuschöpfen, bedarf es eines Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur und gezielter Ansprache von Nicht-Nutzern.

Hohe Akzeptanz und Nutzung, aber vorwiegend als Gelegeticket

Ein Drittel der Befragten (35 Prozent) gab an, das

Deutschlandticket mindestens einmal im ersten Quartal nach Einführung im Mai 2023 besessen zu haben. Der Höchststand lag im Juni 2023 mit 52 Prozent. Allerdings nutzten nur 15 Prozent das Ticket über alle vier Monate hinweg, was auf eine vorübergehende Nutzung als Gelegeticket hindeutet. Die Nutzung ist stark mit positiven Erfahrungen beim vorherigen 9-Euro-Ticket verbunden – 88 Prozent der Deutschlandticket-Nutzer hatten dieses bereits genutzt.

Starkes Nutzungsmuster bei jüngeren, gebildeten und berufstätigen Personen

Deutschlandticket-Nutzer sind signifikant jünger (64 Prozent sind unter 45 Jahre), haben einen höheren Bildungsabschluss (insbesondere Fach- oder Hochschulabschluss), arbeiten häufiger in Vollzeit (55 Prozent) und verfügen über ein höheres Haushaltsnettoeinkommen. Im Gegensatz dazu sind Nicht-Nutzer überwiegend älter (53 Prozent sind 55 Jahre und älter), häufiger im Ruhestand (37 Prozent) und leben in Zwei-Personen-Haushalten. Die Nutzung ist damit stark auf jüngere, berufstätige und gebildete Bevölkerungsgruppen konzentriert.

Signifikanter Modal Split vom Pkw auf den ÖPNV, aber begrenzte Nutzung der deutschlandweiten Gültigkeit

46 Prozent der Nutzer gaben an, den ÖPNV seit dem Ticket-Besitz häufiger zu nutzen. Dabei wurden vor allem Pkw-Fahrten (54 Prozent) und Fuß- oder Radwege (36 Prozent) durch den ÖPNV substituiert. In einer durchschnittlichen Woche wurden durchschnittlich 6,06 Pkw-Fahrten und 7,31 Fuß- oder Radfahrten pro Woche durch den ÖPNV ersetzt. Die deutschlandweite Gültigkeit wird jedoch selten genutzt: 71 Prozent der ÖPNV-Mehrnutzungen erfolgten im eigenen Verkehrsverbund, nur 23 Prozent in nicht angrenzenden Verbänden.



Foto: Leon S., unsplash.com



Deutschlandticket - Weichenstellung für einen dauerhaften Erfolg

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Digitales und Verkehr. Februar 2024

Das Dokument ist eine Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Digitales und Verkehr zur Zukunft des Deutschlandtickets. Es analysiert die rechtlichen, technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen für eine dauerhafte und flächendeckende Umsetzung des DT und gibt Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Tarifsystems. Zentrale Themen sind die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen, die Vergütung von Verkehrsunternehmen sowie die technische Erfassung der Verkehrsnachfrage. Die Stellungnahme vergleicht zwei Lösungsansätze: eine nachfrageorientierte Vergütung und eine angebotsorientierte Vergütung, und diskutiert deren Vor- und Nachteile unter Berücksichtigung europarechtlicher Vorgaben.

Empfehlung für eine einheitliche

Einnahmenaufteilung

Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt, die Einnahmen aus dem Deutschlandticket einheitlich aufzuteilen. Dies erfordert eine vollständige Erfassung der Fahrtrouten und Fahrausweisarten, um eine Zuordnung der Einnahmen zu den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten. Dazu wird die Einführung einer geeigneten Erfassungstechnologie, wie beispielsweise einer App-basierten Lösung mit Ortungsfunktion, vorgeschlagen.

Zwei kontrastierende Vergütungsansätze

Es werden zwei unterschiedliche Ansätze zur Vergütung der Verkehrsunternehmen vorgestellt:

Ansatz 1 (nachfrageorientiert)

Die Vergütung basiert auf der tatsächlich erbrachten Verkehrsnachfrage. Dies erfordert eine detaillierte Erfassung der Fahrtrouten und Fahrausweisarten, führt aber zu einer genaueren Allokation der Einnahmen.

Ansatz 2 (angebotsorientiert)

Die Vergütung erfolgt unabhängig von der Nachfrage auf Basis des betrieblichen Aufwands. Dies ermöglicht eine Vereinfachung der Vergütung, verzichtet aber auf eine nachfragebezogene Allokation und erfordert die Umstellung auf Bruttoverträge.

Empfehlung zur Weiterentwicklung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die bestehende Verordnung ist für Ticketkonzepte wie das Deutschlandticket nicht geeignet. Der Beirat empfiehlt daher, die Verordnung zu novellieren, um eine flächendeckende, bundesweite Nutzung zu ermöglichen und die Komplexität der Ausgleichsleistungen zu reduzieren.

Zahlen, Daten, Fakten

- Die Finanzierung erfolgt durch einen Deckungsbeitrag von 63 %, der sich aus einem Zuschuss von 30 % durch Bund und 30 % durch Länder ergibt (49 EUR / 78,40 EUR = 63 %).
- Die Preisanpassung des DT könnte an den Verbraucherpreisindex angelehnt oder zwischen Bund und Ländern abgestimmt werden.
- Für Touristen und gelegentliche Fahrer könnten Dauerkarten für kürzere Zeiträume (z. B. eine Wochenkarte für 50 % des Monatspreises) eingeführt werden.
- Schwerbehinderte erhalten das DT unentgeltlich, was die bisherigen staatlichen Ausgleichsleistungen ersetzt.



Evaluation des Deutschlandtickets. Bericht zur Marktforschung. Jahresbericht 2023

Auftraggeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen,
Deutsche Bahn AG, DB Regio AG, April 2024

Das Dokument ist ein Jahresbericht zur bundesweiten Marktforschung zum Deutschland-Ticket, der auf Basis einer kontinuierlichen, wöchentlichen, repräsentativen Online-Befragung der internetnutzenden, deutschsprachigen Wohnbevölkerung ab 14 Jahren im Zeitraum Mai bis Dezember 2023 basiert. Die Erhebung erfolgte im forsa.omninet-Panel, dem Bilendi&respondi-Panel und dem Gapfish-Panel. Ziel des Berichts ist es, die Akzeptanz, Nutzung, Wirkung und Wahrnehmung des Deutschland-Tickets zu analysieren. Dazu werden Daten zu Besitzquoten, Kauf- und Nichtkaufgründen, Nutzungsverhalten, Zufriedenheit, Veränderungen im ÖPNV-Nutzungsverhalten, CO₂-Einsparungen sowie zur Vertriebs- und Verhaltenswanderung erhoben und ausgewertet. Die Ergebnisse werden nach verschiedenen Segmenten wie Alter, Erwerbsstatus, Wohnort, ÖPNV-Nutzungshäufigkeit, Umsteiger-Typen und Bundesländern dargestellt.

Hohe Akzeptanz und steigender Besitz

Das Deutschland-Ticket genießt eine hohe Akzeptanz. Die Besitzquote stieg von 13,7 % im Mai 2023 auf 18,5 % im Dezember 2023. Aktuell besitzen ca. 12,5 Millionen Personen ein Deutschland-Ticket. Etwa 20 Millionen Personen hatten seit Mai 2023 mindestens einmal ein D-Ticket im Besitz.

Erhebliche Veränderung im ÖPNV-Nutzungsverhalten

Das D-Ticket führt zu einer signifikanten Steigerung der ÖPNV-Nutzung. Etwa jeder zweite D-Ticket-Besitzer nutzt den ÖPNV (fast) täglich. Jeder zweite Besitzer gibt an, den ÖPNV seit dem Erwerb des Tickets häufiger zu nutzen. Die durchschnittliche monatliche Nutzung liegt bei 35 Fahrten pro Person, was deutlich über den Werten für andere Ticketarten liegt. Zudem werden häufiger Fahrten über 30 km und verbundübergreifende Fahrten unternommen.

Signifikanter Klimaschutzbeitrag

Das Deutschland-Ticket trägt erheblich zum Klimaschutz bei. Im Jahr 2023 wurden durch das D-Ticket etwa 870.000 Tonnen CO₂ eingespart. Hochgerechnet auf 12 Monate ergibt sich eine Einsparung von mindestens 1,3 Millionen Tonnen CO₂. Für das Jahr 2024 wird eine CO₂-Einsparung von mindestens 1,75 Millionen Tonnen erwartet.

Deutschlandticket - die Tariffinnovation weiterentwickeln und sichern

Pro Bahn & Bus Hessen, April 2024

Das Dokument diskutiert die Weiterentwicklung des Deutschland-Tickets (D-Ticket), das seit Mai 2023 bundesweit im Regional- und Nahverkehr gültig ist. Es wurde eingeführt, um die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs zu vereinfachen und zu vergünstigen, insbesondere nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets während der Corona-Krise. Mittlerweile nutzen rund 13,5 Millionen Menschen das D-Ticket, wobei insgesamt etwa 23 Millionen seit Einführung das Angebot genutzt haben. Die monatliche Ersparnis beträgt durchschnittlich 17,10 Euro.

Trotz der hohen Akzeptanz und des positiven Images bleibt die Nutzung des ÖPNV insgesamt nicht signifikant gestiegen. Ein zentrales Problem ist die unzureichende Betriebsqualität, die die Kundenbindung beeinträchtigt. Die Finanzierung des D-Tickets erfolgt seitens des Bundes und der Länder mit jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr, doch die jährliche politische Diskussion um die Finanzierung führt zu Unsicherheit und negativen Medienberichten.

Zur Verbesserung des Angebots werden mehrere Maßnahmen vorgeschlagen

- Das Deutschlandticket soll bundesweit gültig sein, inklusive einer Erweiterung bis zur nächsten größeren Station im Ausland.
- Es soll in allen Zügen und Bussen des Regional- und Nahverkehrs in der 2. Klasse gültig sein, auch bei flexiblen Angeboten wie AST-, Ruf- oder On-Demand-Verkehren, wobei Zuschläge bar oder digital bezahlt werden können.
- Die Nutzung von Fernverkehrszügen soll unter bestimmten Bedingungen (z. B. bei Störungen) möglich sein, allerdings nur mit Zuzahlung.
- Die Gültigkeit soll nicht nur als Abo, sondern auch als abofreies Monatsticket mit flexibler Anfangsgültigkeit angeboten werden, zum Beispiel zu einem erhöhten Preis von 15 Euro mehr.
- Es soll auch ein 1- oder 2-Tages-Ticket zu einem Absolutpreis von 20 bis 30 Euro geben, mit möglicher Degression für mehrere Personen, Hunde oder Fahrräder.
- Der monatliche Grundpreis sollte schrittweise auf knapp 60 Euro angehoben werden, um die steigenden

Kosten für Infrastruktur, Bautätigkeit und Fachkräftemangel zu decken. Eine Anpassung alle zwei Jahre wird als sinnvoller als jährliche Preisanpassungen angesehen.

- Es sollen bundesweit einheitliche Sozial- und ermäßigte Tarife für Bedürftige, Schüler und Auszubildende eingeführt werden.
- Zusatzleistungen wie Fahrrad-, Hundemitnahme oder Übergang in die 1. Klasse sollen gegen Aufschlag verfügbar sein.
- Das Deutschlandticket muss als App und als Chipkarte angeboten werden, um den Zugang zu gewährleisten.
- Vertriebswege sollen bundesweit einheitlich sein: per Abo, Überweisung, App, an Automaten, in Verkaufsstellen und als Jobticket mit individuellem Zukauf.
- Die Finanzierung muss langfristig gesichert werden – durch eine indexorientierte Dynamisierung der Zuschüsse von Bund und Ländern, um feste Deckelungen zu vermeiden.

Zusammenfassend wird das D-Ticket als erfolgreiches Instrument zur Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung gesehen, das jedoch durch bessere Qualität, transparente Finanzierung und eine stärkere Ausweitung der Angebote weiterentwickelt werden muss, um auch neue Kundengruppen zu erreichen und langfristig stabil zu sein.



Mitgliedern senden wir auf Anforderung diesen BAHN-STEIG gerne auch per Post kostenfrei zu. Bitte schreiben Sie bei Bedarf eine E-Mail an buero@bahnkunden.de