



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Wissenschaftliche Dienste

Sachstand

Deutschlandticket

Deutschlandticket

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 – 089/23
Abschluss der Arbeit: 18.10.2023
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Gesetzliche Regelung	4
3.	Geltungsbereich	6
4.	Nutzung	6
5.	Umweltauswirkungen	8

1. Einleitung

Seit dem 01.05.2023 kann der öffentliche Nahverkehr in Deutschland bundesweit mit dem sogenannten Deutschlandticket für 49 Euro pro Monat genutzt werden. Das Ticket ist im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aller teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Landestarife und Verkehrsverbünde sowie im verbundfreien Raum gültig. Das Ticket gilt nicht im Fernverkehr, bei privaten Anbietern wie FlixTrain oder FlixBus sowie Fahrten in der ersten Klasse. Das Deutschlandticket ist personengebunden und nicht übertragbar. Eine unentgeltliche Mitnahme von Personen über sechs Jahren ist nicht möglich.¹

Das Deutschlandticket können Arbeitgeber als Jobticket bereitstellen. Leistet der Arbeitgeber hierbei einen Zuschuss von mindestens 25 Prozent auf den Ausgabepreis des Tickets, können bis zum 31.12.2024 zusätzlich fünf Prozent Übergangsabschlag beziehungsweise Rabatt auf den Ausgabepreis gewährt werden.²

Einzelne Regionen oder Bundesländer können auch günstigere Tickets für bestimmte Gruppen beschließen. So bietet z. B. Bayern ab 01.09.2023 ein 29-Euro-Ticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende an.³

Bei den 49 Euro handelt es sich um einen Einführungspreis. Die Verkehrsminister von Bund und Ländern haben bereits vereinbart, dass es von 2024 an eine Dynamisierung in Form eines automatischen Inflationsausgleichs geben soll.⁴

Der Deutsche Städtetag hält nach offenen Quellen eine finanzielle Erhöhung der Beteiligung des Bundes am Deutschlandticket für den Fortgang des Projektes für notwendig.⁵

2. Gesetzliche Regelung

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)⁶ hat der Bundestag am 16.03.2023 die Einführung des Deutschlandtickets beschlossen.⁷

1 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074>, Stand: 01.09.2023.

2 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074>.

3 <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/deutschlandticket-verkehrsforscherin-ein-sozialer-rueckschritt.TlIoNdR>.

4 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074>.

5 Siehe: <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2023/deutschlandticket-kommunen-warnen-vor-dem-aus>, 29.08.2023; <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/staedtetag-deutschlandticket-finanzierung-100.html>, 01.10.2023.

6 <https://www.gesetze-im-internet.de/regg/RegG.pdf>.

7 <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw11-de-regionalisierungsgesetz-936488>.

Über das RegG stellt der Bund den Ländern jährlich sogenannte Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Die Regionalisierungsmittel sind von den Ländern insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden, können aber auch für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden. Die Länder entscheiden in eigener Zuständigkeit über die Verwendung.⁸

Den Ländern steht für die Kalenderjahre 2023 bis 2025 für den Ausgleich der durch die Einführung und Umsetzung des Deutschlandtickets entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag von 1,5 Milliarden Euro für jedes Kalenderjahr aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile. Für das Jahr 2023 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile entsprechend § 9 Absätze 7 und 8 RegG ausgeglichen.

Der jährliche Betrag wird wie folgt an die Länder verteilt:

Bundesland	in Mio. Euro
Baden-Württemberg	176,2
Bayern	317,5
Berlin	135,7
Brandenburg	32,8
Bremen	20,3
Hamburg	86,3
Hessen	110,6
Mecklenburg-Vorpommern	20,4
Niedersachsen	120,0
Nordrhein-Westfalen	280,8
Rheinland-Pfalz	52,1
Saarland	10,3
Sachsen	43,0
Sachsen-Anhalt	21,7
Schleswig-Holstein	52,4
Thüringen	19,9

8 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/regionalisierungsgesetz-regg.html>.

3. Geltungsbereich

Eine Tabelle mit detaillierten Angaben zum Geltungsbereich des Deutschlandtickets stellt die Deutsche Bahn zur Verfügung.⁹ Hierin sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aufgeführt, auf deren Strecken und Zügen das Deutschlandticket zur Fahrt in der 2. Wagenklasse in und außerhalb¹⁰ Deutschlands gilt. Darüber hinaus sind die Landestarife, Verkehrsverbünde, Tarifgemeinschaften und Verkehrsunternehmen außerhalb von Verkehrsverbänden in Deutschland aufgeführt, in denen das Deutschlandticket zur Fahrt in den Verkehrsmitteln des ÖPNV gilt. Hinsichtlich gegebenenfalls im Ausland liegender Tarifgebiete und Strecken regeln die Bedingungen und Geltungsbereiche der betroffenen Landestarife und Verkehrsverbünde näheres zur Nutzung des Deutschlandtickets. Außerhalb der genannten Eisenbahnunternehmen und ÖPNV-Verkehrsmittel der teilnehmenden Landestarifgesellschaften und Verkehrsverbünde können auch weitere Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket anerkennen. In welcher Form sie das tun, regeln die jeweiligen Verkehrsunternehmen selbst. So kann für die Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel, z. B. bei Schmalspur- und Touristenbahnen, ein Zuschlag in Verbindung mit dem Deutschlandticket erhoben werden.

4. Nutzung

Im Folgenden sind beispielhaft einige in offenen Quellen verfügbare Veröffentlichungen zur bisherigen Nutzung des Deutschlandtickets aufgeführt.

Der **Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** koordiniert im Auftrag von Bund und Ländern die bundesweite begleitende Marktforschung zum Deutschlandticket. Hierzu werden monatlich 6.000 mobile Personen ab 14 Jahren bevölkerungsrepräsentativ befragt. Laut VDV wurde in den Sommerferienmonaten Juli und August das Deutschlandticket monatlich von etwa 10 Millionen Fahrgästen genutzt. Die Nutzung ist damit im Vergleich zu Mai (9 Millionen Fahrgäste) und Juni (9,6 Millionen Fahrgäste) weiter gestiegen. Die Verkaufszahlen blieben im dritten und vierten Monat seit Einführung des Tickets konstant. Von den Käufern des Deutschlandtickets hatten 42 Prozent bereits vorher ein ÖPNV-Abo. Der Anteil der sogenannten Neukunden, die vorher zwar auch Bus und Bahn genutzt haben, nun aber mit dem Deutschlandticket erstmals ein Abo abgeschlossen haben, lag bei 47 Prozent. Acht Prozent der Käufer sind Neukunden, die den ÖPNV vorher nicht genutzt haben. Die Ergebnisse der Marktforschung zeigten erstmals, dass bei fünf Prozent aller Fahrten eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV stattfand. Etwa drei Prozent der Befragten machten keine Angaben.¹¹

Eine Mobilitätsstudie der **Technischen Universität München (TUM)** kommt Ende August zu dem Ergebnis, dass das Deutschlandticket kaum zu einem Verzicht auf das Auto führt. Obwohl die Einführung des Deutschlandtickets laut Studie zu einer Erhöhung der Abonnentenzahlen für den ÖPNV um zehn Prozent geführt habe, reduziere bisher nur ein Fünftel der Neu-Abonnenten gleichzeitig auch die Autonutzung. Ebenso habe das Deutschlandticket wenig Einfluss auf die Autonutzung von Personen, die vorher schon im Besitz eines ÖPNV-Abos waren. Sie reduzierten

9 <https://www.bahn.de/faq/deutschlandticket-verkehrsmittel-deutschland>.

10 Dänemark, Frankreich, Niederlande, Österreich, Polen, Schweiz, und Tschechien.

11 <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>, Stand der Marktforschung: Juli/August 2023.

ihre Autonutzung nur um sieben Prozent. Eine abschließende Bewertung des zunächst bis 2025 laufenden Deutschlandtickets ist laut Studie zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Insbesondere müsse eine Gesamtbilanz gezogen werden zwischen den Kosten durch die Subventionierung des Preises von 49 Euro und den eingesparten Folgekosten, z. B. durch CO₂-Reduktion, bessere Lebensqualität oder weiteren möglichen positiven gesellschaftlichen Effekten.¹²

Das **Marktforschungsinstitut infas** und **TomTom**, ein Hersteller von Navigationssystemen, kamen in einer Erhebung Anfang Juni zu dem Ergebnis, dass das Deutschlandticket aufgrund der medialen Aufmerksamkeit vielen Menschen in Deutschland ein Begriff sei. Annähernd zwei Drittel der Befragten (62 Prozent) kennen demnach das Ticket, bei den unter 30-Jährigen sind es sogar 73 Prozent. Zum Zeitpunkt der Messung Anfang Mai hatten es 16 Prozent bereits gekauft. Weitere 24 Prozent hatten dies nach eigener Angabe noch vor. 58 Prozent wollten dagegen bis auf weiteres kein Deutschlandticket erwerben. Fast zwei Drittel (62 Prozent) derer, die kein Deutschlandticket kaufen wollten, gaben als Hauptgrund an, den ÖPNV generell nicht zu nutzen. Bei der Befragung wurden auch regionale Unterschiede deutlich. In dünn besiedelten Gebieten, wie z. B. Schleswig-Holstein oder Mecklenburg-Vorpommern, hatte das Deutschlandticket die geringsten Bekanntheitswerte. Das Deutschlandticket wird laut infas derzeit vor allem im Freizeitverkehr genutzt. Als wichtiger Vorteil wurde von den Nutzern des Deutschlandtickets neben dem Preis insbesondere der weitgehende Wegfall der komplexen Tarifstrukturen benannt.¹³

Zur weiteren Information wird auch auf den im August 2023 veröffentlichten, im Auftrag des **Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)** erstellten Kurzbericht „Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031“ hingewiesen, der Szenarien mit und ohne Deutschlandticket aufführt.¹⁴ Damit scheint eine Preiserhöhung für das Deutschlandticket absehbar. Länder und Kommunen fordern regelmäßig mehr Geld vom Bund, um das Ticket langfristig zu sichern.¹⁵

Der **Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)**, einer der drei Zweckverbände zur Organisation des Schienenpersonennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen, hat im September 2023 Marktforschungsergebnisse zum Deutschlandticket veröffentlicht. Demnach sind seit der Einführung des Deutschlandtickets die Fahrgastzahlen im NWL gegenüber dem Monat April in den Monaten Mai (+ 20 Prozent), Juni (+ 21 Prozent) und Juli (+ 5 Prozent) werktags deutlich gestiegen. Die geringere Zunahme im Juli führt der NWL vor allem auf die Ferienzeit in Nordrhein-Westfalen zurück. Gegenüber April 2023 haben die Fahrgastzahlen am Wochenende noch stärker zugenommen, d. h. in den Monaten Mai (Samstag: + 44 Prozent, Sonntag: + 44 Prozent), Juni (Samstag: + 38 Prozent, Sonntag: + 39 Prozent) und Juli (Samstag: + 34 Prozent, Sonntag: + 37 Prozent).

12 <https://www.tum.de/aktuelles/alle-meldungen/pressemitteilungen/details/deutschlandticket-fuehrt-kaum-zum-verzicht-aufs-auto>, Stand: 29.08.2023.

13 <https://www.marktforschung.de/marktforschung/a/start-des-deutschlandtickets-einer-erste-studie/>, Stand: 01.06.2023.

14 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/update-oepnv-finanzierung-bmdv-summary.pdf?__blob=publicationFile, Stand: 04.08.2023.

15 Siehe auch: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-08/deutschlandticket-nahverkehr-kosten-studie-bundesverkehrsministerium>, <https://www.spiegel.de/auto/deutschlandticket-macht-nahverkehr-teurer-a-1273ffaa-f8b7-44db-9f99-e7ee2c6c79b8>.

Im NWL wurden über den zentralen Vertriebsdienstleister des NWL, die DB Vertrieb, knapp 60.000 Deutschlandtickets verkauft (Stand: 03.09.2023).¹⁶

5. Umweltauswirkungen

Die Klimaschutzwirkung des Deutschlandtickets wird unterschiedlich bewertet.

Der im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellte **Projektionsbericht 2023** beschreibt die projizierte Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland für die Jahre 2023 bis 2050. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt gemäß dem Zuschnitt der Sektoren des Bundes-Klimaschutzgesetzes 2021¹⁷ sowie gemäß der Unterteilung in Emissionen unter der europäischen Lastenteilungsverordnung (ESR) und dem europäischen Zertifikathandel (EU-ETS 1).¹⁸ In dem Bericht kommen die Verfasser zu dem Ergebnis, dass das Deutschlandticket mit eher **geringen** Treibhausgasemissionsminderungen verbunden ist und lediglich eine jährliche Emissionsreduktion von 0,5 bis 0,6 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr erwarten lässt. Bis 2030 würden sich hiernach 4,2 Millionen Tonnen CO₂-Emissionsminderung ergeben.¹⁹

Die im Auftrag des **BMDV** erstellte Kurzstudie „Bewertung von Ausgestaltungsvarianten des Deutschlandtickets für den ÖPNV“ (Stand: Februar 2023) zeigt auf, welche Verlagerungspotenziale vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV durch ein deutschlandweites Nahverkehrsticket mit verschiedenen Preisniveaus gegeben sein könnten.²⁰ Basierend auf dieser Modellierung beziffert das Ministerium die kumulierte Minderungswirkung des Deutschlandtickets bis 2030 auf 22,6 Millionen Tonnen CO₂.²¹

Der **Expertenrat für Klimafragen (ERK)** hält die Schätzungen des BMDV für überhöht und führt hierzu aus:²²

16 https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Downloads/MaFo_NWL_09-23_.Deutschlandticket.pdf, Stand: 13.09.2023.

17 <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/KSG.pdf>.

18 <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/projektionsbericht-2023-fuer-deutschland>.

19 Projektionsbericht 2023 für Deutschland, S. 213 f, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/39_2023_cc_projektionsbericht_2023.pdf; vergleiche auch: Prüfbericht 2023 für die Sektoren Gebäude und Verkehr, Expertenrat für Klimafragen, S. 48, https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2023/09/ERK2023_Pruefbericht-Gebaeude-Verkehr.pdf.

20 Bewertung von Ausgestaltungsvarianten des Deutschlandtickets für den ÖPNV, Stand: Februar 2023, https://m-five.de/wp-content/uploads/M_Five_PTV_Analyse_D-Ticket_Varianten.pdf.

21 Siehe: https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2023/09/ERK2023_Pruefbericht-Gebaeude-Verkehr.pdf, S. 48.

22 https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2023/09/ERK2023_Pruefbericht-Gebaeude-Verkehr.pdf, S. 54.

„Die THG^[23]-Minderung der Maßnahme ‚Einführung Deutschlandticket‘ wurde in dem im Auftrag des BMDV erstellten Gutachten zu den Ausgestaltungs-Varianten des Deutschlandtickets (M-Five et al. 2023b) durch die Berücksichtigung regional aufgelöster reduzierter Fahrtkosten im Verkehrsmodell ASTRA-M simuliert. Die dabei abgeschätzte kumulierte THG-Minderungswirkung in Höhe von 22,6 Mt CO₂-Äq. erscheint dem Expertenrat [...] in der Tendenz überschätzt.“

Ebenso wird die im Projektionsbericht 2023 durchgeführte, nicht-modellbasierte Schätzung der kumulierten THG-Minderungswirkung in Höhe von 4,2 Millionen Tonnen CO₂ vom ERK „als mit größerer Unsicherheit behaftet und eher die untere Grenze darstellend eingeschätzt“. Eine genauere Abschätzung der tatsächlichen THG-Minderungswirkung ist dem ERK nicht möglich.²⁴

Unter der Annahme, dass die bisher sporadischen Nahverkehrsnutzer zukünftig häufiger statt des Autos den ÖPNV nutzen würden, hält der Verkehrsforscher Gernot Liedtke von der **Technischen Universität Berlin** eine CO₂-Einsparung mithilfe des Deutschlandtickets von zwei Millionen Tonnen als obere Grenze im Jahr für möglich. Wahrscheinlich seien aber Einsparungen in der Größenordnung von einer Million Tonnen im Jahr.²⁵

* * *

23 THG – Treibhausgas.

24 https://expertenrat-klima.de/content/uploads/2023/09/ERK2023_Pruefbericht-Gebaeude-Verkehr.pdf, S. 54.

25 <https://www.nahverkehrspraxis.de/wissenschaftliche-einschaetzungen-zum-deutschlandticket/>.