TAGESSPIEGEL

TAGESSPIEGEL | 02.05.2025

Zwei Jahre D-Ticket

Deutschland bleibt trotzdem ein Autofahrerland

Am Dienstag soll CDU-Chef Friedrich Merz zum Kanzler gewählt werden. Zu den wenigen Dingen, die aus der kurzen Ära Olaf Scholz bleiben werden, gehört auch das Deutschlandticket. Seit dem 1. Mai 2023 können die Bürger mit dem günstigen Monatsabo in ganz Deutschland Bus und Bahn fahren. Seitdem wird auch darüber diskutiert, ob sich die hohen Kosten für Bund und Länder von rund drei Milliarden Euro pro Jahr rentieren.

Die Branche verteidigt das Angebot. Es sei „gemessen an den Verkaufszahlen ein Erfolg, rund 13,5 Millionen Menschen nutzen es“, meint Ingo Wortmann, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). DB-Regio-Chefin Evelyn Palla sagte dem Portal „Web.de“, das Ticket habe „uns eine neue Freiheit im öffentlichen Nahverkehr geschenkt“. Ein deutschlandweit gültiges ÖPNV-Ticket sei eine Revolution.

Tatsächlich war der deutsche Nahverkehr davor von einem Tarifdschungel geprägt, in dem Dutzende Verkehrsverbünde mit unterschiedlichen Tarif- und Abo-Modellen operierten. Viele dieser Angebote gibt es zwar weiterhin. Doch die meisten Kunden setzen auf das einfache Deutschlandticket. Laut VDV stieg die Zahl der Abo-Nutzer im ÖPNV in den vergangenen zwei Jahren um 62 Prozent. Die Preiserhöhung 58 Euro pro Monat hat die Abonnenten nicht verschreckt. „Die Auswirkungen waren sehr überschaubar“, sagt Palla. Denn trotz der Verteuerung hat das D-Ticket den meisten Kunden eine Ersparnis gebracht. Laut VDV zahlen sie durchschnittlich 17,10 Euro weniger für den ÖPNV.

Nur wenige Neukunden

Zwei Ziele hat die Politik also erreicht: ein einfacheres Tarifsystem und eine Entlastung für ÖPNV-Nutzer. Ob sich die Deutschen durch das Ticket auch umweltfreundlicher fortbewegen, lässt sich hingegen nicht so einfach beantworten.

Die Marktforschung des VDV ergab, dass nur rund acht Prozent aller D-Ticket-Fahrten sonst mit dem Auto unternommen worden wären. Das Ticket habe vor allem zu Mehrverkehr geführt. Der VDV rechnet deshalb mit 2,3 Millionen Tonnen vermiedener CO_2-Emission. Bei Kosten von drei Milliarden Euro pro Jahr für den Steuerzahler wäre dieser Ertrag überschaubar.

Andere Studien gehen von mehr Verkehrsverlagerung aus. Laut einem Report des Ariadne-Konsortiums wären zwölf bis 16 Prozent der D-Ticket-Fahrten sonst mit dem Pkw unternommen worden. Vor allem Gelegenheitsnutzer würden nun öfter Bus und Bahn nehmen. Auf dieser Basis geht der Report von 4,2 bis 6,5 Millionen Tonnen weniger CO_2-Emission pro Jahr aus.

Der Mobilitätsexperte Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin bezweifelt das. „Die Methodik der Ariadne-Studie ist in der Fachwelt umstritten. Insbesondere die verwendeten Mobilfunkdaten von Teralytics sind wenig aussagekräftig“, sagt er dem Tagesspiegel. „Das Deutschlandticket hat die Katholischen noch katholischer gemacht“, meint Knie. Wer bereits zuvor den ÖPNV genutzt habe, fahre jetzt öfter. „Dabei werden aber nur wenige Autofahrten ersetzt. Neue Kunden hat das Ticket kaum in Bus und Bahn gebracht.“

Nachdem Schwarz-Rot das Angebot bis 2029 gesichert hat, will der VDV nun schnellstmöglich 15 Millionen Abonnenten erreichen. Die Allianz pro Schiene fordert deshalb die Unternehmen auf, ihren Beschäftigten vermehrt vergünstigte Jobtickets anzubieten. Auch ein deutschlandweites Sozialticket hält der Lobbyverband für nötig. „Alle sollen vom Deutschlandticket profitieren können, auch die Menschen, die sich 58 Euro im Monat nicht leisten können“, sagt Geschäftsführer Dirk Flege.

Knie hält das nicht für ausreichend: „Damit mehr bisherige Autofahrer den öffentlichen Verkehr ausprobieren, dürfte das Ticket nicht mehr als 29 Euro kosten. Einen solchen Preiskracher sollte man allerdings nur für eine begrenzte Zeit anbieten.“ Zudem müsse die Subventionierung des Autoverkehrs mit Dienstwagenprivileg, Pendlerpauschale und günstigem Anwohnerparken enden.

***

In ganz Deutschland für 58 Euro pro Monat unterwegs: Das Deutschlandticket hat die ÖPNV-Nutzung einfach und günstig gemacht.

Expertenprofil

Andreas Knie ist Leiter der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB).

Zahl des Tages

17,10

Euro weniger pro Monat zahlen die Fahrgäste durch das Deutschlandticket im Schnitt für den ÖPNV.

©2025 PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG

nur zum internen Gebrauch

Wörter:	597	Jahrgang:	2025
Autor/-in:	Caspar Schwietering	Ausgabe:	Einzelausgabe
Seite:	18	Auflage:	59.701 (gedruckt)[1]
Ressort:	Wirtschaft		97.340 (verkauft)[1]
Rubrik:	WIRTSCHAFT		102.761 (verbreitet)[1]
Medienkanal:	PRINT	Reichweite:	0,36677 (in Mio)[2]
Mediengattung:	Tageszeitung		
Medientyp:	PRINT		

[1] von PMG gewichtet 01/2025
[2] von PMG gewichtet 7/2024

©2025 PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG

nur zum internen Gebrauch