

Kleiner Preis, große Wirkung:

Wie das 49-Euro-Deutschlandticket Klima und Gesamtwirtschaft zugutekommt

Ein von der DUH beauftragtes neues wissenschaftliches Gutachten zeigt, dass ein Deutschlandticket mit einem Preis von 49 Euro im Vergleich zu einem jährlich teurer werdenden Deutschlandticket einen erheblichen Mehrwert für Klimaschutz und Volkswirtschaft bietet.

Das sind die Kernergebnisse:

- Bei einem dauerhaften Preis von 49 Euro hätten durch das Deutschlandticket zwischen 2023 und 2030 insgesamt über 44 Mio. t. CO₂ eingespart werden können. Das sind über 18 Mio. t. CO₂ mehr, als wenn der Ticketpreis – wie die Bundesregierung es vorsieht – weiterhin jährlich steigt.
- Die Volkswirtschaft profitiert von einem 49-Euro-Ticket deutlich mehr als von einem Ticket mit jährlichen Preiserhöhungen. Zwischen 2023 und 2030 liegt der volkswirtschaftliche Nutzen bei rund 46 Mrd. Euro und damit mehr als doppelt so hoch wie in einem Szenario mit kontinuierlich steigenden Ticketpreisen.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert die **Bundesregierung auf, sich gemeinsam mit den Ländern umgehend auf eine Finanzierung des Deutschlandtickets zu verständigen, die einen Preis für maximal 49 Euro sichert. Die Preissenkung muss im laufenden Jahr 2026 umgesetzt werden**, damit ein Großteil der CO₂-Mehreinsparungen tatsächlich noch realisiert werden kann.

Damit die Vorteile des Deutschlandtickets für die ganze Gesellschaft zugänglich sind, **sollten zusätzlich bundesweit einheitliche, vergünstigte Ticket-Varianten für Schüler*innen, Studierende, Auszubildende, Rentner*innen sowie Menschen mit geringem Einkommen eingeführt werden.**

So wurde gerechnet:

In dem Gutachten, das durch die exeo Strategic Consulting AG erstellt wurde, werden zwei Szenarien miteinander verglichen.

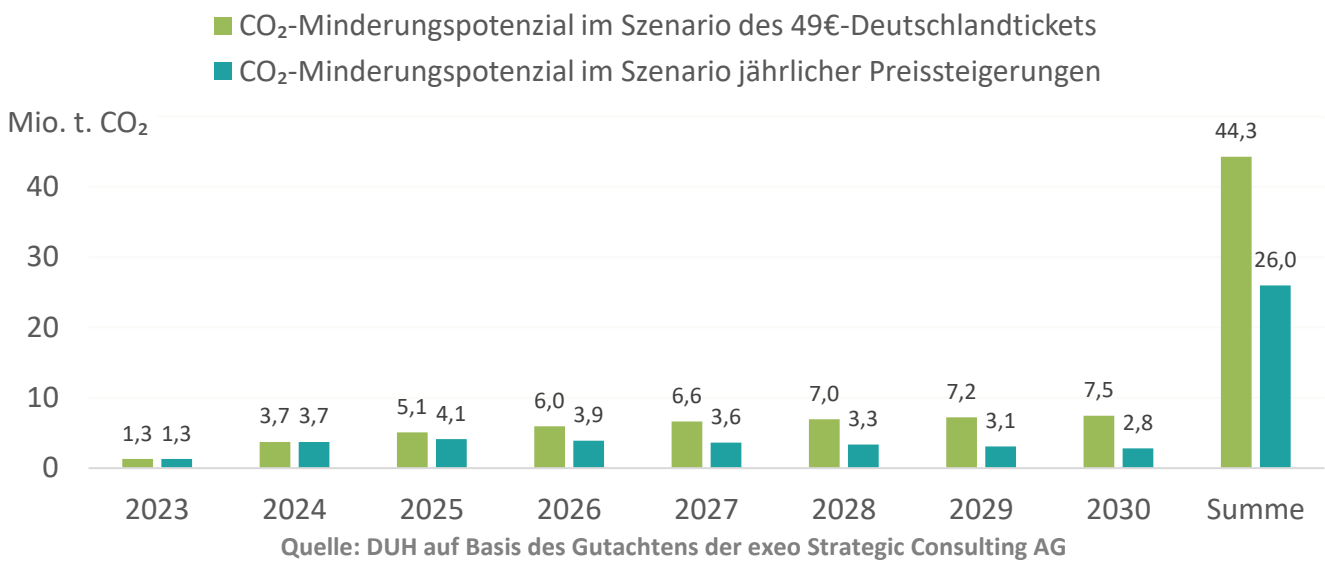
In **Szenario 1** wird angenommen, dass der Preis des Deutschlandtickets seit 2023 (49 Euro) nicht erhöht worden ist und bis 2030 stabil bleibt. **Szenario 2** stellt die bisherige und prognostizierte Entwicklung des Deutschlandtickets auf Basis der Preiserhöhungen in den vergangenen Jahren in Kombination mit der aktuellen gesetzlichen Regelung dar. In diesem Szenario steigt der Preis des Deutschlandtickets jährlich, im Jahr 2030 kostet das Ticket laut Modell dann 73 Euro. Die angenommenen jährlichen Preissteigerungen liegen unter den realen Werten der vergangenen Jahre; demnach sind noch deutlich höhere Preissteigerungen möglich.

Der Preis des Deutschlandtickets wurde nach Einführung im März 2023 erstmals zum Januar 2025 erhöht. Jährliche Preiserhöhungen hatte die Bundesregierung dann im Herbst 2025 gesetzlich festgelegt – trotz vehementer Kritik von Umweltverbänden, aus der Wissenschaft und von Nutzer*innen.

CO₂-Minderungspotenzial: Über 18 Mio. t. mehr bei einem Preis von 49 Euro

Als kurz- und mittelfristige Maßnahme zur Verringerung der CO₂-Emissionen ist das Deutschlandticket sehr wirkungsvoll. In Szenario 1, also ohne Preissteigerungen, können über 44 Mio. t. CO₂ eingespart werden. Und selbst in Szenario 2 also mit Preissteigerungen ist mit Einsparungen von bis zu 26 Mio. t. CO₂ zu rechnen. Somit geht das Minderungspotenzial mit jedem Jahr zurück, in dem der Ticketpreis erhöht wird. So ist für 2025, bereits ein Rückgang des CO₂-Minderungspotenzials um fast 1 Mio. t. zu verzeichnen. Diese Lücke wird stetig größer und summiert sich bis 2030 zu einem Fehlbetrag von 18,4 Mio. t. CO₂ auf. Eine Summe, die sich die Bundesregierung angesichts ihres absolut unzureichenden Klimaschutzprogramms keineswegs leisten kann.

Möglicher CO₂-Minderungseffekt durch das Deutschlandticket



Nehmen Bund und Länder eine Kurskorrektur vor und erhöhen die finanziellen Mittel, damit der Preis des Deutschlandtickets wieder bei maximal 49 Euro liegt, so kann immer noch ein Großteil des sonst verlorenen CO₂-Minderungspotenzials erschlossen werden. Denn bei einem Preis von 49 Euro abonnieren vor allem mehr bisherige Gelegenheitsnutzer*innen des ÖPNV das Deutschlandticket. Genau diese Gruppe macht den entscheidenden Unterschied.

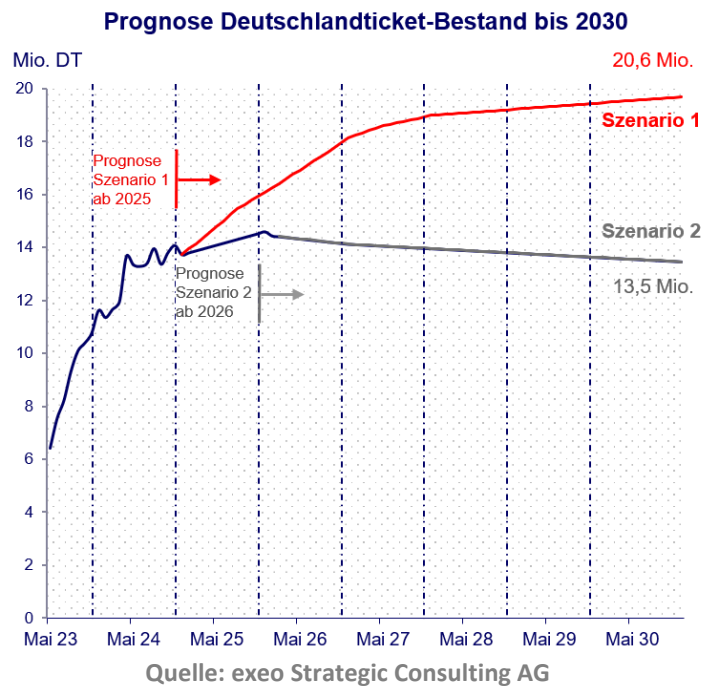
Mehr Neu-Abonnent*innen: Mehr Klimaschutz, mehr Wohlfahrtseffekt

Viele Menschen, die nur gelegentlich mit dem ÖPNV unterwegs waren und primär Auto gefahren sind, haben mit dem Deutschlandticket vermehrt den ÖPNV genutzt und das Auto dafür stengelassen. Dieser Verlagerungseffekt, der vor allem durch den vergleichsweise günstigen Abopreis ausgelöst wird, ist der Grund für die hohe CO₂-Minderungswirkung des Deutschlandtickets. Dieser Effekt hat seit Einführung des Tickets im Jahr 2023 bis 2025 jährlich zugenommen und lässt sich auch bei Bewohner*innen suburbaner und ländlicher Regionen beobachten. Zwar werden auch Wege von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durch das Ticket auf den ÖPNV verlagert, allerdings überwiegt die Verlagerung vom Pkw auf den ÖPNV deutlich.

Da die Bevölkerungsgruppe früherer Gelegenheitsnutzer*innen besonders preissensibel reagiert, haben Preiserhöhungen einen besonders starken negativen Effekt auf die Zahlen dieser Neu-Abonnent*innen. In diesem Segment liegt gleichwohl das größte Potenzial, um weitere Abonnent*innen für das Deutschlandticket zu begeistern. Planbarkeit durch mehrjährige Preisstabilität schafft dabei die Sicherheit, um vom privaten Pkw auf den ÖPNV umzusteigen. Der Preis ist allerdings der ausschlaggebende Faktor.

Prognose: Fast ein Viertel der Bevölkerung würde 49-Euro-Ticket abonnieren

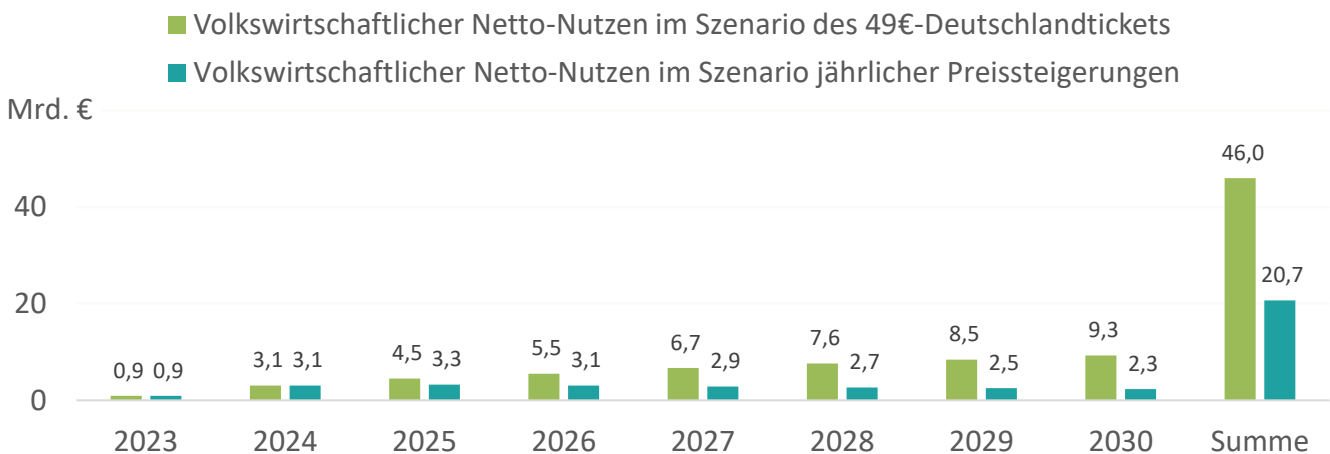
Das Gutachten zeigt, dass perspektivisch bis zu 20,6 Mio. Menschen das Deutschlandticket bei einem Preis von 49 Euro abonnieren würden. Das sind rund 6 Mio. mehr als Ende 2025. Dieser Abo-Anstieg wird vorwiegend von Neu-Abonent*innen getragen, also von Menschen, die vor Einführung des Deutschlandtickets keine ÖPNV-Abonent*innen waren, sondern Gelegenheitsnutzer*innen. Deshalb nimmt sowohl das CO₂-Minderungspotenzial als auch der volkswirtschaftliche Nutzen im Szenario eines 49-Euro-Deutschlandtickets überproportional zu. Im Szenario mit Preiserhöhungen zeichnet sich dagegen ein Rückgang der Abonnements ab. Auch diese Entwicklung spiegelt sich im CO₂-Minderungspotenzial und im volkswirtschaftlichen Nutzen wider. Beide Effekte bleiben zwar bestehen, sinken im weiteren Verlauf des Jahrzehnts aber deutlich.



49-Euro-Deutschlandticket bringt erhebliche Wohlfahrtssteigerung

Beim Deutschlandticket überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten deutlich. Das liegt unter anderem an den externen Kosten der auf den ÖPNV-verlagerten Autofahrten. Die externen Kosten beschreiben die Kosten des Autoverkehrs, die etwa durch Luftverschmutzung, Flächenverbrauch und Verkehrsunfälle entstehen – von geringeren externen Kosten profitieren daher auch Nichtabonent*innen des Deutschlandtickets. Ein Deutschlandticket für 49 Euro steigert unter anderem durch die Vermeidung externer Kosten den volkswirtschaftlichen Nutzen erheblich. Im Jahr 2030 liegt dieser bei 9,3 Mrd. Euro – mehr als viermal so hoch wie der Wohlfahrtsgewinn im Szenario mit jährlichen Preiserhöhungen.

Volkswirtschaftlicher Gewinn durch das Deutschlandticket leidet zunehmend unter Preissteigerungen



Wenn die Bundesregierung den aktuellen Kurs beim Deutschlandticket beibehält und der Preis jährlich weiter steigt, wird laut Modell die Zahl der Abonent*innen sinken. Diese Entwicklung ist vor allem von

Gelegenheitsfahrer*innen getrieben – also von Deutschlandticket-Nutzer*innen, die vor der Einführung des Tickets hauptsächlich das Auto genutzt haben. Sie kündigen das Ticket aufgrund von Preissteigerungen eher und verlagern dann ihre Fahrten wieder auf den Pkw. Daher sinken sowohl das CO₂-Minderungspotenzial als auch der volkswirtschaftliche Nutzen in diesem Szenario. Damit schwächt die derzeitige Preispolitik der Bundesregierung die Vorteile des Deutschlandtickets erheblich.

DUH-Forderungen für eine Mobilitätswende durch die Stärkung des ÖPNV

1. **Sofortige Preisreduktion des Deutschlandtickets auf maximal 49 Euro** mit Preisstabilität bis mindestens 2030
2. **Vergünstigte Deutschlandticket-Varianten für Schüler*innen, Studierende, Auszubildende, Rentner*innen sowie Menschen mit geringem Einkommen** für maximal 29 Euro
3. **Bundesweite Mobilitätsgarantie**, insbesondere im ländlichen Raum: Für alle Orte und Teilorte mindestens stündlicher ÖPNV zwischen 6 und 22 Uhr sowie im Schülerverkehr maximal 30 Minuten Wartezeit vor bzw. nach Unterrichtsbeginn und -ende
4. Bessere **Bus-Bahn-Verknüpfung** und **On-Demand-Angebote** im ländlichen Raum, um auch kleinere Orte zuverlässig anzubinden
5. **Schnellbuslinien zwischen Landkreisen** ausbauen, um direkte und attraktive Alternativen zum Auto im regionalen Verkehr zu schaffen
6. **Tarifsystem vereinfachen** und eine bundesweit einheitliche ÖPNV-App für Information und Ticketkauf schaffen
7. **Möglichkeit zur Arbeitgeberabgabe** zur Finanzierung des ÖPNV einführen

Stand: 18.03.2026



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 077 32 9995-0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Kontakt

Nanne Richardsen
Referentin
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-730
E-Mail: richardsen@duh.de

Hanna Rhein
Senior Expertin
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-754
E-Mail: rhein@duh.de

www.duh.de info@duh.de www.duh.de/newsletter-abo

[Instagram](#) [Facebook](#) [Twitter](#) [YouTube](#) [LinkedIn](#) [TikTok](#) [WhatsApp](#) [.../umwelthilfe](#)

Als gemeinnütziger und politisch unabhängiger Verein machen wir uns bereits seit 50 Jahren für Natur-, Umwelt- und Verbraucherrechte stark. Von der Einführung des Dosenpfands über unsere historische Klimaklage bis zum Kampf gegen Greenwashing-Kampagnen:

Wir setzen Umweltschutz durch. Für uns alle.

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft, dem DZI Spenden-Siegel und dem Deutschen Spendenrat.



Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit: www.duh.de/spenden

Spendenkonto: SozialBank | Deutsche Umwelthilfe | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX