

DIE PREISFRAGE: LOHNT SICH DAS DEUTSCHLANDTICKET?

Warum nur günstige Tarife Familien entlasten können



Die Preisfrage: Lohnt sich das Deutschlandticket?

Warum nur günstige Tarife Familien entlasten können

Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Rund 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V. Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, F 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19-20, 10117 Berlin, T 030 308899-0
V.i.S.d.P. Benjamin Gehrs **Gestaltung** Daniel Müller **Fotos** Titel: © Gesche Jäger / Greenpeace; S.11: © Paul Lovis Wagner / Greenpeace
Stand 12 / 2024

Inhalt

Zusammenfassung	4
Einleitung	5
Bedeutung des Ticketpreises	7
Entlastungswirkung für Familien	8
Greenpeace Forderungen	12
So haben wir gerechnet	13
Kosten der Pkw-Haltung	13
Kosten der Bahn-Nutzung	14
Anhang	15

Zusammenfassung

Das Deutschlandticket sieht einer ungewissen Zukunft entgegen: Mit der Preiserhöhung ab 1. Januar 2025, einer langfristig nicht gesicherten Finanzierung und fehlenden Vergünstigungen für Menschen mit wenig Geld und Familien droht das laut Bundesverkehrsminister Wissing als "Gamechanger" gestartete ÖPNV-Abo zunehmend an Bedeutung zu verlieren.

Kurzfristig kommt es vor allem auf den Preis an: Prognosen deuten darauf hin, dass die Preiserhöhung des Deutschlandtickets auf 58 Euro zum Jahreswechsel 10 bis 20 Prozent der Abonnent:innen kosten könnte. In Umfragen liegt der Anteil derjenigen, die angeben, nicht mehr als bislang ausgeben zu wollen, sogar bei 30 Prozent. Verschiedene Erhebungen hatten 2022 wiederum gezeigt, dass bei einem Preis von bis zu 29 Euro im Durchschnitt doppelt so viele Befragte Interesse am Abschluss eines ÖPNV-Abos signalisierten wie bei einem Preis von bis zu 49 Euro.

Insbesondere für Familien mit Kindern ab 6 Jahren, die ein eigenes Ticket benötigen, ist sowohl der bisherige Preis von 49 Euro als auch der neue Preis von 58 Euro wenig attraktiv. Die vorliegende Berechnung zeigt, wie sich die Preissteigerung des Deutschlandtickets auf die Haushaltskasse auswirkt und ob sich die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf Bus und Bahn noch lohnt. Den bisherigen Preisen stellt sie zudem ein von Greenpeace gefordertes Preismodell gegenüber, bei dem das reguläre Deutschlandticket für Erwachsene 29 Euro (Sozialticket: 19 Euro) kostet und für Kinder und Jugendliche kostenlos ist.

Die wichtigsten Erkenntnisse:

- ▶ Schafft eine **Familie mit zwei Kindern** ihr Familienauto (im Beispiel: 5 Jahre alter VW Golf) ab, fährt Strecken bis 100 Kilometer im ÖPNV und Fernstrecken mit ICEs und ICs, **spart sie mit dem 49-Euro-Ticket noch etwa 350 Euro im Jahr**. Mit dem 58-Euro-Ticket rutscht sie bereits ins Minus: Der Pkw bleibt die günstigere Option.
- ▶ Mit einem **Deutschlandticket für 29 Euro und kostenlosen Tickets für Kinder** wird die vierköpfige Familie dagegen im Jahr um **2.000 Euro entlastet**. Damit entsteht ein deutlicher finanzieller Anreiz für einen Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel.
- ▶ Behält die Familie das Auto, reduziert aber die Fahrleistung, indem sie einen Teil der Fahrten im ÖPNV absolviert, spart sie im Greenpeace-Preismodell (29 Euro-Ticket) noch fast 300 Euro (5.000 km weniger im Auto pro Jahr) bzw. fast 1.300 Euro (10.000 km weniger im Auto pro Jahr). **Sowohl bei einem Preis von 49 als auch bei 58 Euro lohnt sich ein teilweiser Umstieg auf den ÖPNV für Familien finanziell nicht.**
- ▶ Auch die **Abschaffung eines wenig gefahrenen Zweitwagens** (Fahrleistung 5.000 km) zugunsten des ÖPNV ist mit dem 58-Euro-Ticket für Familien ein Minusgeschäft. Beim 49-Euro-Ticket bleiben in dem Szenario immerhin rund 350 Euro im Jahr mehr in der Kasse, mit einem 29-Euro-Ticket und kostenlosen Tickets für Kinder bleibt unter dem Strich ein Plus von etwa 2.000 Euro.
- ▶ Während die Betrachtung bei Familien uneinheitlich ausfällt, gibt es bei **Single-Haushalten ein eindeutiges Ergebnis**: Egal ob 58, 49 oder 29 Euro – die Kombination aus Deutschlandticket und Auto oder aus Deutschlandticket und ICEs/ICs ist immer günstiger als die reine Autonutzung.

Einleitung

Das Deutschlandticket wird teurer: Zum 1. Januar 2025 steigt der Preis des erfolgreichen Nahverkehrs-Abos um fast 20 Prozent auf 58 Euro pro Monat. Inmitten einer wirtschaftlichen Stagnation und andauernden Inflation wird die Alltagsmobilität für Millionen Menschen in Deutschland damit erheblich kostspieliger. Eine vierköpfige Familie etwa muss 2025 für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) über 400 Euro mehr aufwenden als 2024.

Kritik an der im September 2024 beschlossenen Preiserhöhung gibt es von verschiedenen Seiten, unter anderem von der Verbraucherzentrale¹ sowie dem Fahrgastverband Pro Bahn.² Auch Greenpeace kritisiert die Einigung der Verkehrsminister:innen der Bundesländer deutlich.³

Zuletzt besaßen etwa 13 Millionen Menschen ein Deutschlandticket-Abo. Im Vorfeld der Preisanpassung hatten Berater:innen der Bundesländer prognostiziert, dass bei einer Preissteigerung um 10 Euro zwischen 10 und über 20 Prozent der Abonnent:innen wieder kündigen werden.⁴ Die Verkehrsminister:innen hat die düstere Prognose jedoch nicht davon abgehalten, das Ticket um 9 Euro zu verteuern.

Mit dem Drehen an der Preisschraube droht die wichtigste verkehrspolitische Errungenschaft der inzwischen zerbrochenen Ampel-Koalition einen Großteil ihrer Wirkung einzubüßen. Dabei hat das Deutschlandticket geschafft, was jahrelang unmöglich schien: den Tarifdschungel und die Kleinstaaterei im deutschen ÖPNV mit einem einheitlichen, einfachen und attraktiven System zu ersetzen. Die Einführung des Deutschlandtickets konnte maßgeblich dazu beitragen, dem durch die Corona-Pandemie gebeutelten öffentlichen Verkehr wieder auf die Beine zu helfen.

Auch aus Umweltperspektive ist das Deutschlandticket ein voller Erfolg: Nach Modellierungen des Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) führte das ÖPNV-Abo im ersten Jahr nach Einführung dazu, dass die mit Autos in Deutschland gefahrenen Kilometer um 7,6 Prozent abnahmen. Neben einer geringeren Belastung durch Luftschadstoffe bedeutete der deutlich messbare Umstieg auf Bus und Bahn auch vermiedene CO₂-Emissionen in Höhe von 6,7 Millionen Tonnen. Allein die durch das Deutschlandticket jährlich vermiedenen Klimakosten (z.B. Schäden durch Extremwetterereignisse) belaufen sich damit auf 5,9 Milliarden Euro⁵ – fast das Doppelte jener Summe, mit der Bund und Länder das Deutschlandticket bislang bezuschussen.⁶ Durch die Preiserhöhung befürchten die MCC-Forscher ab 2025 allerdings fast eine Halbierung der positiven Klimawirkung.⁷

Unter sozialen Aspekten war das Deutschlandticket von Beginn an eine Enttäuschung: Bei der Einführung lag der Bürgergeld-Regelsatz für (die gesamte) Mobilität einer Person unter dem Preis des Tickets, 2024 entspricht der inzwischen gestiegene Satz mit 50,50 Euro in etwa dem derzeit noch gültigen Ticketpreis – für den Unterhalt

1 <https://www.deutschlandfunk.de/interview-zum-deutschlandticket-mit-marion-jungbluth-vzbv-dlf-a9a4d32a-100.html>

2 https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=512.

3 <https://presseportal.greenpeace.de/241596-greenpeace-zur-preiserhohung-beim-deutschlandticket>

4 https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/01_Organisation_Finanzierung/17_Deutschlandticket/Prognose_und_Preisszenarien_Deutschlandticket.pdf

5 Berechnet mit dem UBA-Kostensatz für Klimakosten 2024 mit 0% reiner Zeitpräferenzrate (Gleichgewichtung der Wohlfahrt der Generationen) in Höhe von 880 Euro/Tonne CO₂; <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#methodik-zur-schatzung-von-klimakosten>

6 <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Deutschlandticket-fuer-2025-Lies-draengt-auf-schnelle-Absicherung,dticket102.html>

7 <https://ariadneprojekt.de/publikation/ariadne-kompakt-wirkung-des-deutschland-tickets-auf-mobilitaet-und-emissionen/>

eines Fahrrads beispielsweise bleibt da aber nichts mehr übrig.⁸ In einer Befragung von Menschen aus einkommensschwachen Haushalten geben diese im Median an, 25 Euro im Monat für ein Deutschlandticket zahlen zu können.⁹ Ein bundesweites Sozialticket existiert bislang nicht, in einigen Regionen aufgelegte Sozialtickets variieren im Preis (zwischen 9 und 39 Euro) und dem Nutzungsumfang (im Verkehrsverbund, im Bundesland oder bundesweit).¹⁰

Doch nicht nur Einkommensarme haben mit dem Einheitspreis des Deutschlandtickets ein Problem. Auch für Familien ist das Angebot unattraktiv, weil Kinder ab dem 6. Lebensjahr ein eigenes Deutschlandticket benötigen. Es gibt weder eine bundesweite Mitnahmeregelung, noch ein einheitliches, vergünstigtes oder kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche. Angebote für Schüler:innen variieren, ähnlich wie bei den Sozialtickets, nach Bundesländern – wenn sie überhaupt vorhanden sind.¹¹ Lässt sich das Familienauto nicht komplett abschaffen, etwa weil die Familie nicht in einer Großstadt mit gut ausgebautem ÖPNV lebt, rechnet sich das Deutschlandticket meistens nicht. Für Familien mit drei, vier oder fünf Ticketzahlern besteht daher oft kein finanzieller Anreiz, Fahrten im Auto durch Fahrten in Bus und Bahn zu ersetzen.

Mit der bevorstehenden Bundestagswahl steht das Deutschlandticket an einem Scheideweg: Kann sich die neue Bundesregierung nicht auf eine langfristige und auskömmliche Finanzierung einigen, droht eine schleichende Verschlechterung des ÖPNV. Mehrere Bundesländer prüfen derzeit die Reduzierung des Angebots, weil schlicht das Geld fehlt – oder haben wie Schleswig-Holstein bereits Abbestellungen beschlossen.¹² Die Streichung von Verbindungen könnte eine Spirale aus Abkündigungen und weiteren Preiserhöhungen in Gang setzen – das Deutschlandticket wäre am Ende.

Erkennt die neue Bundesregierung hingegen die zahlreichen – auch finanziell bezifferbaren¹³ – Vorteile eines attraktiven ÖPNV an, macht den Ausbau des Angebots zur Priorität ihrer Verkehrspolitik und senkt den Preis für das Deutschlandticket, ist ein großer Schritt für die Verkehrswende möglich.

8 <https://www.buerger-geld.org/buergergeld/regelsatz/>

9 https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/IVR_Schriftenreihe/Band_29_final/IVR_Band_29_9EuroTicket.pdf

10 <https://wn49.stadtarmobil.de/>

11 <https://www.d-ticket.info/das-d-ticket-als-schuelerticket>

12 <https://www.spiegel.de/auto/oepnv-mehrere-bundeslaender-koennten-angebot-wegen-hoher-kosten-einschraenken-a-41ae876b-27bb-4ff4-be8f-dcc1d9c47639>

13 https://foes.de/publikationen/2024/2024-04_FOES_OEPNV.pdf

Bedeutung des Ticketpreises

Für den Erfolg des Deutschlandtickets hat die Preisgestaltung eine überragende Bedeutung. Zahlreiche Umfragen belegen eine hohe Preissensitivität potenzieller Käufer:innen. So sieht eine repräsentative YouGov-Umfrage aus dem September 2024 bei 49 Euro für viele eine „Schmerzgrenze“.¹⁴ Fast jede:r dritte Ticketbesitzer:in gab in der Befragung an, das Abo kündigen zu wollen, sobald der Preis über 49 Euro steigt.

In einer Analyse im Auftrag der Bundesländer kamen die Autor:innen im Spätsommer 2024 zu dem Ergebnis, dass jegliche Preiserhöhung über 49 Euro zu Kundenverlusten beim Deutschlandticket führt. Bei einer Preiserhöhung auf 54 Euro rechneten die Autor:innen mit 6,7 bis 7,1 Prozent Abo-Kündigungen, bei einer Erhöhung auf 59 Euro mit 10,3 bis 21,1 Prozent.¹⁵ Eine Erhöhung auf 64 Euro, wie sie beispielsweise der bayerische Verkehrsminister Bernreiter (CSU) gefordert hatte,¹⁶ hätte laut Prognosen sogar einen Kundenverlust von bis zu 31,9 Prozent zur Folge gehabt.

Auf die Frage, welchen Preis für das Ticket sie als „günstig“ empfinden würden, gaben die Befragten in derselben Studie, je nach konkreter Formulierung der Fragestellung, im Mittel 25,60 Euro bis 28,40 Euro an. Als „teuer, aber gerade noch angemessen“ empfanden die Befragten im Durchschnitt 44,80 bis 47,40 Euro.¹⁷

Die fehlende Bereitschaft vieler Menschen, größere Summen für ein ÖPNV-Abo auszugeben, dürfte maßgeblich auch damit zusammenhängen, dass die meisten Deutschlandticket-Besitzer:innen weiterhin auch über ein Auto verfügen. Ein Pkw verursacht unabhängig von der Nutzungshäufigkeit erhebliche Fixkosten (z.B. Kfz-Steuer und Versicherungsprämie). Lässt er sich etwa aufgrund der persönlichen Situation oder der schlechten ÖPNV-Anbindung des Wohnorts nicht abschaffen oder will der Besitzer schlicht nicht auf die Pkw-Option verzichten, muss sich die Wirtschaftlichkeit eines ÖPNV-Abos daher mit den variablen Pkw-Kosten (z.B. Kraftstoff und Reifenabnutzung) des Autos messen können.

Für das Gelingen der Verkehrswende ist es wichtig, dass schon die Verlagerung eines Teils der Wege auf Bus und Bahn eine finanzielle Entlastung für den Haushalt darstellt. Eine Flatrate-Lösung mit einem günstigen Deutschlandticket würde dabei insgesamt zu mehr und positiveren ÖPNV-Erfahrungen führen, als pro Fahrt gelöste Tickets.^{18 19 20}

In der Stichprobe der Studie von Exeo Strategic Consulting gaben 73 Prozent der Deutschlandticket-Kund:innen an, über einen oder mehrere Pkw im Haushalt zu verfügen. Von denjenigen mit einem Auto im Haushalt sagten nur 11 Prozent, dass sie ihr Auto „sicher“ abschaffen würden, wenn es ein „längerfristig planbares Deutschlandticket“ gebe. Bei Haushalten mit zwei Pkw würden 9 Prozent eines der Autos abschaffen, bei Haushalten mit drei oder mehr Pkw immerhin 21 Prozent.²¹

14 <https://www.spiegel.de/auto/bahn-und-bus-mehrheit-der-bundeslaender-favorisiert-teureres-deutschlandticket-a-8db5102d-4888-4c42-8709-ed230c094937>

15 https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/01_Organisation_Finanzierung/17_Deutschlandticket/Prognose_und_Preisszenarien_Deutschlandticket.pdf

16 <https://www.br.de/nachrichten/bayern/bayern-deutschlandticket-muesste-auf-64-euro-steigen,UOMrYgX>

17 https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/01_Organisation_Finanzierung/17_Deutschlandticket/Prognose_und_Preisszenarien_Deutschlandticket.pdf

18 https://www.oekom.de/_files_media/titel/leseproben/9783960060239.pdf

19 https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/169_1.v.pdf

20 Heidenreich, S., Talke, K. Tarifwahl-Anomalien bei optionalen Mobilfunktarifen — Eine Analyse der Ursachen von Flatrate-Präferenz und Flatrate-Bias. Schmalenbachs Z betriebswirtsch Forsch 64, 280–307 (2012). <https://doi.org/10.1007/BF03373694>

21 https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/01_Organisation_Finanzierung/17_Deutschlandticket/Prognose_und_Preisszenarien_Deutschlandticket.pdf

Es kann daher nicht verwundern, dass in Umfragen das Interesse an einem als “günstig” empfundenen Ticket für 29 Euro wesentlich größer ist als an einem Ticket für 49 Euro oder mehr. Fünf Befragungen aus dem Sommer und Herbst 2022 kamen allesamt zu einem ähnlichen Schluss: Im Durchschnitt war das Kaufinteresse für ein Ticket bis 29 Euro etwa doppelt so groß wie für ein Ticket bis 49 Euro. Würden sich die Ticketverkäufe bei einem Preis von 29 Euro tatsächlich verdoppeln, blieben für die Verkehrsunternehmen unter dem Strich damit trotz niedrigeren Preises Mehreinnahmen gegenüber dem 49-Euro-Ticket.²²

Entlastungswirkung für Familien

Die Kosten für alltägliche Ausgaben wie Ernährung, Kleidung, Wohnen und Mobilität sind für Familien, gemessen am zur Verfügung stehenden Haushaltseinkommen, deutlich höher als für Haushalte ohne Kinder. Laut Statistischem Bundesamt gab ein deutsches Paar mit zwei Kindern im Jahr 2018 durchschnittlich 1.276 Euro monatlich für den Nachwuchs aus. Das entspricht etwa einem Drittel der gesamten Konsumausgaben.²³ Zum Vergleich: Der Kindergeldbetrag für zwei Kinder betrug im gleichen Jahr 388 Euro monatlich (aktuell: 500 Euro).

Um der höheren finanziellen Belastung Rechnung zu tragen, gibt es in vielen Einrichtungen Familienrabatte: etwa in Zoos, Museen oder Freizeitparks. Dienstleister wie Mobilfunkanbieter oder Musikstreamingdienste bieten häufig Familientarife an. Und im Fernverkehr der Deutschen Bahn fahren Kinder bis 14 Jahre in Begleitung kostenfrei.²⁴

Das Deutschlandticket berechtigt hingegen weder zur kostenlosen Mitnahme von Kindern, noch sieht es vergünstigte Tarife für Familien vor. Jedes Kind ab 6 Jahren benötigt ein eigenes Ticket.²⁵ In einigen Bundesländern gibt es zwar inzwischen ermäßigte Schülertickets, etwa in Schleswig-Holstein oder im Saarland. Hamburg hat als erstes Bundesland sogar ein kostenloses Deutschlandticket für Schüler:innen eingeführt.²⁶ Eine einheitliche Regelung für ganz Deutschland fehlt hingegen, in der Mehrzahl der Bundesländer zahlen Familien weiterhin für alle Mitglieder den vollen Preis.

Zur Beantwortung der Frage, wie sich die Nutzung des Deutschlandtickets auf die Haushaltskasse von Familien auswirkt, ist der Ticketpreis die entscheidende Größe. Die folgende Tabelle macht die Unterschiede zwischen dem bisherigen Deutschlandticket für 49 Euro, dem künftigen Deutschlandticket für 58 Euro sowie einem von Greenpeace geforderten Preismodell deutlich, bei dem das Deutschlandticket für Erwachsene 29 Euro monatlich kostet und für Kinder und Jugendliche kostenlos ist.

Die Berechnung zeigt dabei die jährlichen finanziellen Auswirkungen, wenn eine Familie mit zwei Kindern ein vorhandenes Auto (im Beispiel: 5 Jahre alter VW Golf) weniger häufig nutzt oder ganz abschafft und stattdessen Fahrten mit dem ÖPNV oder dem öffentlichen Nah- und Fernverkehr absolviert (Details der Berechnung finden sich im Abschnitt “So haben wir gerechnet”).

22 https://www.greenpeace.de/publikationen/Kalkulation_Klimaticket_4.pdf

23 https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Konsumausgaben-Lebenshaltungskosten/Publikationen/Downloads-Konsumausgaben/konsumausgaben-familien-kinder-5632202189004.pdf?__blob=publicationFile

24 <https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/kinder/fahrkarten-fuer-kinder>

25 <https://www.bahn.de/faq/deutschlandticket-kinder>

26 <https://www.d-ticket.info/das-d-ticket-als-schuelerticket>

Tabelle 1:

Jährliche Auswirkung auf die Haushaltskasse einer Familie durch einen (teilweisen) Umstieg auf Bus und Bahn

Familie mit 2 Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren, 1 Pkw, 15.000 km Fahrleistung				
Beim Umstieg auf...	 +  (5.000 km Fahrleistung reduziert)	 +  (10.000 km Fahrleistung reduziert)	 +  (für Fahrten ab 100 km)	
Ticketpreis 58 Euro	- 1.806 €	- 801 €	- 87 €	+ 1.908 €
Ticketpreis 49 Euro	- 1.374 €	- 369 €	+ 345 €	+ 2.340 €
Ticketpreis 29 Euro	+ 282 €	+ 1.287 €	+ 2.001 €	+ 3.996 €

Lesehilfe: Eine Familie hat zwei Kinder und besitzt schon einen Pkw, mit dem sie bisher jährlich 15.000 km gefahren ist. Kauft die Familie nun vier Deutschlandtickets für den ÖPNV und reduziert dafür die Fahrten im Familienauto um 5.000 km (Spalte ganz links), belastet das bei einem Ticketpreis von 58 Euro die Familienkasse jährlich netto mit 1.806 Euro. Mit Deutschlandtickets zum Preis von 49 Euro muss die Familie jährlich 1.374 Euro mehr zahlen, mit 29-Euro-Tickets (Kinder kostenlos) hätte sie gegenüber dem Status Quo jedoch 282 Euro mehr in der Tasche.

In der Beispielrechnung zeigt sich deutlich das Problem: Einen Teil der Pkw-Fahrten durch die Nutzung des Deutschlandtickets zu ersetzen, ist für Familien weder bei einem Preis von 49 Euro, noch bei einem Preis von 58 Euro finanziell lohnend. Während sich mit dem 49-Euro-Ticket in unserem Beispiel zumindest die komplette Abschaffung des Autos zugunsten von ÖPNV und Fahrten in ICEs und ICs lohnt, ist diese Option mit dem 58-Euro-Ticket für Familien ebenfalls ein Minusgeschäft. Bei einem Ticketpreis von 58 Euro kann lediglich die komplette Abschaffung des Autos und die ausschließliche Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs die Haushaltskasse entlasten.

Anders sieht es mit dem 29-Euro-Ticket und dem Gratisticket für Kinder aus: Unter dem Strich bleibt für Familien in allen skizzierten Fällen ein Plus. Bei der ausschließlichen Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs sparen Familien mit dem Preismodell pro Jahr fast 4.000 Euro, bei der Nutzung von öffentlichem Nah- und Fernverkehr 2.000 Euro. Auch wenn die Familie das Auto behält und nur einen Teil der Pkw-Fahrten durch Bus und Bahn ersetzt, entsteht ein positiver Saldo.

Zum Vergleich: Ein Single-Haushalt hat bei gleichen Startvoraussetzungen auch bei einem Ticketpreis von 49 oder 58 Euro in jedem Szenario einen finanziellen Anreiz für die Nutzung des Deutschlandtickets. Der Ticketpreis wirkt sich lediglich auf die mögliche Höhe der Einsparung aus (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2:

Jährliche Auswirkung auf die Haushaltskasse eines Single-Haushalts durch einen (teilweisen) Umstieg auf Bus und Bahn

Single-Haushalt, 1 Pkw, 15.000 km Fahrleistung				
Beim Umstieg auf...	 +  (5.000 km Fahrleistung reduziert)	 +  (10.000 km Fahrleistung reduziert)	 +  (für Fahrten ab 100 km)	
Ticketpreis 58 Euro	+ 282 €	+ 1.287 €	+ 3.046 €	+ 3.996 €
Ticketpreis 49 Euro	+ 390 €	+ 1.395 €	+ 3.154 €	+ 4.104 €
Ticketpreis 29 Euro	+ 630 €	+ 1.635 €	+ 3.394 €	+ 4.344 €

Während also für Single-Haushalte (und in vielen Fällen auch für 2-Personen-Haushalte, siehe Anhang) die Kombination aus Deutschlandticket und Auto oder aus Deutschlandticket und ICEs/ICs auch mit den aktuellen Deutschlandticket-Preisen günstiger ist als die reine Autonutzung, fehlt im aktuellen Preissystem für Familien mit einem Pkw jeglicher Anreiz zum Umstieg.

Etwas anders stellt sich die Situation dar, sobald ein Familienhaushalt zwei Autos besitzt und dank Deutschlandticket das Zweitauto oder sogar beide vorhandenen Autos abschafft. Ein Auto inklusive aller Fixkosten durch das Deutschlandticket zu ersetzen, führt fast immer zu Netto-Entlastungen.

In unserem Beispiel gehen wir erneut von einer vierköpfigen Familie aus sowie von einem Zweitauto mit vergleichsweise geringer Fahrleistung (5.000 km). Den zweiten Pkw durch das Deutschlandticket zu ersetzen, führt beim Deutschlandticket-Preis von 49 Euro zu Einsparungen zwischen 356 und 2.340 Euro, beim 29-Euro-Ticket zu Einsparungen zwischen 2.012 und 3.996 Euro. Werden beide Autos ersetzt, beträgt die Entlastung sogar bis zu 6.704 Euro.

Allerdings: Bei einem Deutschlandticket-Preis von 58 Euro ist die Abschaffung des Zweitwagens nicht in jedem Fall günstiger. Gelingt es nicht zugleich, auch die Fahrleistung des verbleibenden Autos zu reduzieren, bleibt unter dem Strich ein kleines Minus (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3:

Jährliche Auswirkung auf die Haushaltskasse einer Familie mit zwei Pkw durch einen (teilweisen) Umstieg auf Bus und Bahn

Familie mit 2 Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren, 2 Pkw, 15.000 und 5.000 km Fahrleistung					
Beim Umstieg auf...	 +  (15.000 km Fahrleistung)	 +  (5.000 km Fahrleistung reduziert)	 +  (10.000 km Fahrleistung reduziert)	 +  (für Fahrten ab 100 km)	
Ticketpreis 58 Euro	- 76 €	+ 903 €	+ 1.908 €	+ 2.621 €	+ 4.616 €
Ticketpreis 49 Euro	+ 356 €	+ 1.335 €	+ 2.340 €	+ 3.053 €	+ 5.048 €
Ticketpreis 29 Euro	+ 2.012 €	+ 2.991 €	+ 3.996 €	+ 4.709 €	+ 6.704 €

Die hier dargestellten Berechnungen sind beispielhaft. Neuere, ältere, größere oder kleinere Autos als im Beispiel wirken sich ebenso auf die monatlichen Mobilitätskosten aus wie die Anzahl der Kinder oder regionale Sonderangebote für das Deutschlandticket, etwa das kostenlose Schülerticket in Hamburg. Um für die eigene Situation eine ökonomische Entscheidung zu treffen, müssen daher Parameter in der Berechnung angepasst werden.

Auch können nicht-finanzielle Faktoren bei der Wahl für eine bestimmte Mobilitätsform eine Rolle spielen. Der öffentliche Nahverkehr ermöglicht Kindern und Jugendlichen im Gegensatz zur Mitfahrt im Auto beispielsweise eine selbständigere Mobilität und damit eine eigenständige Alltagsgestaltung.

Greenpeace Forderungen

- ▶ **Der Erfolg des Deutschlandtickets hängt maßgeblich mit dem Preis zusammen: Um insbesondere Familien den Einstieg in Bus und Bahn zu erleichtern, sollten Erwachsene als regulären Preis nur noch 29 Euro monatlich für das Abo zahlen. Kinder und Jugendliche müssen ein kostenloses Ticket erhalten.**
- ▶ **Der öffentliche Nahverkehr ermöglicht soziale Teilhabe – wenn er auch für Einkommensschwache bezahlbar ist. Daher müssen sich Bund und Länder auf ein bundesweit einheitliches Sozialticket für 19 Euro in ganz Deutschland einigen.**
- ▶ **Ein günstiger Preis bewegt nur in Kombination mit einem attraktiven Angebot zum Umstieg auf Bus und Bahn. Auch in Kleinstädten und auf dem Land braucht es einen attraktiven, barrierefreien öffentlichen Verkehr, der eine praktikable Alternative zum eigenen Auto darstellt. Der öffentliche Nahverkehr sollte daher zügig auch in der Fläche ausgebaut und auskömmlich finanziert werden.**



Demonstration für einen effektiven ÖPNV im Dezember 2024 in Berlin

So haben wir gerechnet

Kosten der Pkw-Haltung

Für unsere Rechnung haben wir bei den Autokosten ein fünf Jahre altes, gebrauchtes Golf-Modell mit Benzinmotor (VW Golf 1.0 TSI OPF Comfortline, Baujahr 2019, Neupreis 28.394 Euro, 115 PS) zugrunde gelegt. Der Golf ist auch aktuell noch das meistverkaufte Automodell Deutschlands²⁷ und steht stellvertretend für viele weitere Automodelle der Kompaktklasse mit ähnlich hohen monatlichen Kosten. Die Gesamtkosten unterscheiden sich nicht wesentlich von bis zu zehn Jahre alten Gebrauchten, hingegen deutlich von den Kosten eines Neuwagens, bei dem in den ersten Jahren der Wertverlust besonders hoch ist.

Den jährlichen Wertverlust für den gebrauchten Golf haben wir bei einer Fahrleistung von 15.000 km mit 5,5 Prozent des ehemaligen Neupreises angenommen. Fünf bis sechs Prozent Wertverlust pro Jahr entspricht auch den Schätzungen der Autoversicherungen für Fahrzeuge ab dem vierten und bis zum zehnten Jahr ab Erstzulassung.²⁸ In Anlehnung an die Korrekturtabellen des ADAC für Gebrauchtwagenpreise²⁹ haben wir je 5000 Kilometer gegenüber der üblichen Fahrleistung reduzierter Nutzung den Wertverlust so angepasst, dass der angenommene Restwert 1,66 Prozent höher liegt als im Normalfall, der Wertverlust also entsprechend langsamer verläuft.

Fixe Kostenpunkte in der Gesamtkostenrechnung bilden die Kfz-Steuer (Golf: 84 Euro/Jahr), sowie die TÜV-Abnahme alle zwei Jahre. Für die Kosten von HU/AU haben wir einen Mittelwert aus den derzeit minimal und maximal anfallenden Gebühren³⁰ gebildet und auf 24 Monate umgelegt (Mittelwert: 149,50 Euro). Die Kosten für das zweimal im Jahr fällige Umstecken der Reifen haben wir mit insgesamt 50 Euro jährlich angenommen. Zudem haben wir eine Pauschale von 25 Euro im Monat für Parkgebühren, Autowäsche und kleinere Wartungsarbeiten (z.B. Leuchtmittel- oder Scheibenwischer-Ersatz) in Eigenleistung angesetzt.

Bei der Versicherung haben wir die Kosten für eine obligatorische Haftpflichtversicherung sowie eine Teilkasko (je 50% Beitragssatz, Golf: 517,50 Euro/Jahr) berücksichtigt, keine Vollkasko. Bei einer Reduzierung der Fahrleistung um 5000 km bzw. 10.000 km pro Jahr, wie in einigen Rechenbeispielen angenommen, sind wir von einer um 8 bzw. 22 Prozent reduzierten Versicherungsprämie ausgegangen.³¹

Für Verschleißreparaturen haben wir den Durchschnittssatz aus dem DAT-Report³² für 3- bis 6-jährige Fahrzeuge (124 Euro/Jahr) angesetzt, bei reduzierter Fahrleistung haben wir die angenommenen Kosten im Verhältnis ebenfalls reduziert. Ebenso haben wir die Kosten für Reifenersatz (400 Euro³³ alle 40.000 km³⁴) und Ölwechsel (100 Euro alle 15.000 km³⁵) entsprechend der Fahrleistung berechnet. Für Inspektionen haben wir keinen extra Kostenpunkt angesetzt. Insgesamt sind wir somit von einer stark kostenoptimierten Pkw-Haltung ausgegangen.

27 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/253300/umfrage/automodelle-mit-den-meisten-monatlichen-neuzulassungen-in-deutschland/>

28 <https://www.allianz.de/auto/kfz-versicherung/wertverlust-auto/>

29 https://assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/gebrauchtwagenpreise_s-z.pdf

30 <https://www.wiwo.de/erfolg/trends/tuev-kosten-2024-hu-und-au-so-teuer-sind-haupt-und-abgasuntersuchung-in-deutschland-/27031952.html>

31 <https://www.finanztip.de/kfz-versicherung/fahrleistung/>

32 <https://www.kfz-betrieb.vogel.de/dat-report-2023-reparaturhaeufigkeit-verschleissteilen-a-cb2d4bbe09f-8d0259c7ca2b409b27279/>

33 <https://www.kfzteile24.de/magazin/werkstatt-service/reifen-wechseln>

34 <https://www.pirelli.com/global/de-de/road/wie-viele-kilometer-kann-ein-reifen-zuruecklegen>

35 <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/reparatur-pflege-wartung/wartung-inspektion/oelwechsel/>

Für die Ermittlung der Kraftstoffkosten haben wir auf den Verbrauch nach Herstellerangabe (WLTP) 13,83% addiert, was laut EU-Kommission den durchschnittlichen realen Mehrverbrauch von VW-Benzinern abbildet.³⁶ Anschließend haben wir den Verbrauch je Kilometer berechnet und mit der Fahrleistung multipliziert. Für die Spritpreise haben wir den Durchschnitt der Monate Januar bis Oktober 2024 zugrunde gelegt: Superbenzin kostete in diesem Zeitraum durchschnittlich 1,809 Euro.³⁷

Kosten der Bahn-Nutzung

Um die Kosten für Fahrten mit Fernverkehrszügen abzubilden, haben wir die durchschnittlichen Wege mobiler Personen in Deutschland mithilfe von "Mobilität in Tabellen" analysiert.³⁸ Zur Ermittlung der monatlich zurückgelegten Kilometer haben wir dabei die durchschnittliche Wegeanzahl und -länge von Personen in Deutschland ermittelt (z.B. 2,25 Wege über 100 Kilometer pro Monat, mittlere Länge 241,1 km).

Für die Fahrten im Zug-Fernverkehr haben wir einen durchschnittlichen Kilometerpreis aus einer aktuellen Bahn-Analyse von Transport & Environment (T&E) entnommen.³⁹ T&E hat die Preise für verschiedene Routen bei Buchung sieben und 28 Tage vor der geplanten Fahrt ermittelt und daraus einen Durchschnittswert (DB: 14,6 Cent/km) gebildet.

Kinder von 6 bis 14 Jahren fahren in Begleitung im Fernverkehr kostenfrei. Bei Alleinfahrten zahlen sie die Hälfte des regulären Fahrpreises.⁴⁰ Wir sind bei unserer Betrachtung von 10 Prozent Alleinfahrten von Kindern dieser Altersgruppe im Fernverkehr ausgegangen. Ab 15 Jahren zahlen Jugendliche den vollen Bahnpreis.

36 https://climate.ec.europa.eu/document/download/5b8549e4-9218-4b55-9429-ae609aca84bc_en?filename=swd.pdf

37 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1690/umfrage/preis-fuer-einen-liter-superbenzin-monatsdurchschnittswerte/>

38 <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/login.html?brd>

39 <https://www.transportenvironment.org/articles/rail-ranking>

40 https://www.bahn.de/service/individuelle-reise/kinder/fahrkarten_fuer_kinder#6bis14

Anhang

Tabelle:

Monatliche Mobilitätskosten verschiedener Mobilitätsoptionen je Haushaltsgröße im Vergleich der Deutschlandticket-Varianten

	 Kostengünstigste Mobilitätsoptionen	 Mobilitätsoptionen mit mittleren Kosten	 Teuerste Mobilitätsoptionen				
	 Nur D-Ticket	 (für Fahrten ab 100 km)	 (5.000 km)	 (10.000 km)	 (15.000 km)	 (15.000 km)	 (15.000 und 5.000 km)
Deutschlandticket 58 Euro							
Single-haushalt	58 €	137 €	284 €	367 €	391 €	449 €	617 €
2-Personen-Haushalt	116 €	274 €	342 €	425 €	391 €	507 €	617 €
Familie mit 2 Kindern ab 6 Jahre	232 €	398 €	458 €	541 €	391 €	623 €	617 €
Familie mit 2 Kindern ab 15 Jahre	232 €	594 €	458 €	541 €	391 €	623 €	617 €
Deutschlandticket 49 Euro							
Single-haushalt	49 €	128 €	275 €	358 €	391 €	440 €	617 €
2-Personen-Haushalt	98 €	256 €	324 €	407 €	391 €	498 €	617 €
Familie mit 2 Kindern ab 6 Jahre	196 €	362 €	422 €	505 €	391 €	587 €	617 €
Familie mit 2 Kindern ab 15 Jahre	196 €	513 €	422 €	505 €	391 €	587 €	617 €
Deutschlandticket 29 Euro, Kinder kostenlos							
Single-haushalt	29 €	108 €	255 €	338 €	391 €	420 €	617 €
2-Personen-Haushalt	58 €	216 €	284 €	367 €	391 €	449 €	617 €
Familie mit 2 Kindern ab 6 Jahre	58 €	224 €	284 €	367 €	391 €	449 €	617 €
Familie mit 2 Kindern ab 15 Jahre	58 €	375 €	284 €	367 €	391 €	449 €	617 €