



Effekte der Preiserhöhung des Deutschlandtickets auf die Nachfrage und Verkehrsmittelnutzung

Claudia Schmiedeberg & Felix Ries,
Jette Schröder

GLEN Working Paper No. 3

Cite as: Schmiedeberg, C., Ries, F., Schröder, J. (2025). Effekte der Preiserhöhung des Deutschlandtickets auf die Nachfrage und Verkehrsmittelnutzung. GLEN Working Paper No. 3. https://doi.org/10.31235/osf.io/nz3v9_v1

Effekte der Preiserhöhung des Deutschlandtickets auf die Nachfrage und Verkehrsmittelnutzung

GLEN Working Paper No. 3

Dezember 2025

Claudia Schmiedeberg¹, Felix Ries² & Jette Schröder³

¹ LMU München; ² Universität Konstanz; ³ GESIS Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Abstract

Das Deutschlandticket gilt als eine der bedeutendsten Innovationen der jüngeren Verkehrspolitik in Deutschland. Seit seiner Einführung 2023 hat es die Nutzung des öffentlichen Verkehrs stabilisiert und den Umstieg vom Auto gefördert. Mit der ersten Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro im Januar 2025 stellt sich die Frage, wie empfindlich die Nachfrage auf Preisänderungen reagiert und welche Auswirkungen sich auf das Mobilitätsverhalten ergeben. Basierend auf Daten des Deutschen Umweltpans GLEN, einer deutschlandweiten Befragung zu Umweltverhalten, analysiert diese Studie die Folgen der Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro für den Ticketbesitz und die Verkehrsmittelnutzung. Die Daten wurden unmittelbar vor und nach der Preiserhöhung erhoben und erlauben eine direkte Messung der Veränderungen im Verhalten der Befragten. Die Ergebnisse zeigen, dass der Anteil erwachsener Personen mit Deutschlandticket von Dezember 2024 auf Januar 2025 um ca. 7,6 Prozent sank. Personen, die ihr Ticket zum Jahreswechsel kündigten und zuvor regelmäßig den ÖPNV genutzt hatten, verwenden das Auto anschließend im Durchschnitt an 2,7 Tagen pro Monat häufiger, ohne ihre Gesamtmobilität einzuschränken. Dagegen verringern seltene ÖPNV-Nutzer ihre Gesamtmobilität leicht. Insgesamt führt die beobachtete Verkehrsverlagerung rechnerisch zu zusätzlichen CO₂-Emissionen von rund 172.000 Tonnen jährlich. Auch wenn die Effekte der Preiserhöhung damit deutlich geringer ausfallen als prognostiziert, verdeutlichen die Ergebnisse, dass Preissteigerungen beim Deutschlandticket das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern und dessen soziale und ökologische Zielsetzungen gefährden können.

The Deutschlandticket, introduced in 2023, is considered one of the most innovative recent transport policies in Germany to boost public transport and modal shifts. With the first price increase from € 49 to € 58 in January 2025, the question arises how the higher price affected demand and individuals' mobility behaviors. Based on data from the German Longitudinal Environmental Study GLEN, a nationwide survey on environmental behavior, this study analyzes the consequences of the price increase from € 49 to € 58 for ticket ownership and transport behavior. As the data were collected in two waves around the price increase, we are able to directly measure behavioral changes. The results show that the proportion of adults with a Deutschlandticket decreased by approximately 7,6 percent from December 2024 to January 2025. Regular public transport users who cancelled their ticket subsequently increase car use on average by 2.7 days per month without restricting their overall mobility. In contrast, infrequent public transport users slightly reduced their overall mobility. Overall, the observed modal shift leads to additional CO₂ emissions of an estimated 172,000 tons per year.

Einleitung

Seit seiner Einführung im Jahr 2023 erfreut sich das Deutschlandticket großer Beliebtheit: Rund 23 Millionen Menschen haben das Ticket in den ersten zwei Jahren mindestens einmal ausprobiert, pro Monat nutzen es durchschnittlich 13,5 Millionen Personen (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2025b). Auch in der Forschung findet das Ticket Beachtung und gilt als eine der größten verkehrspolitischen Innovationen der letzten Jahre in Deutschland (Schlett und Loder 2025; Hamel et al. 2025; Fokuhl et al. 2023). Denn damit wurde zum ersten Mal ein Abo mit Gültigkeit über die Tarifgebiete hinaus geschaffen und die Komplexität des deutschen Tarifsystems reduziert (Agola et al. 2025). Berechnungen haben einen volkswirtschaftlichen Netto-Nutzen von rund 2 Milliarden Euro jährlich gezeigt, der vor allem von vermiedenen externen Kosten des Autoverkehrs und der Konsumentenrente röhrt (Krämer und Mietzsch 2024; Krämer 2024). Die durchschnittliche Entlastung der Nutzenden durch das Deutschlandticket liegt deutschlandweit bei 18,50 Euro pro Monat (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2024), mit lokal deutlich höheren Werten. Für die Region München beispielsweise wurden Entlastungseffekte von durchschnittlich 72 Euro pro Monat für Besitzer des Tickets errechnet (Schlett und Loder 2025). Zudem wurde mit der Einführung des Deutschlandtickets nicht nur eine Stabilisierung der ÖPNV-Nutzung gegenüber dem Niveau der COVID-19-Pandemie erreicht, sondern es zeichnet sich auch eine Steigerung im langfristigen Trend ab (Follmer 2025a). Daneben bietet das Deutschlandticket Personen mit geringem Einkommen finanzielle Entlastung und eröffnet ihnen Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe (Hille et al. 2025). Diese Effekte entsprechen den von der Bundesregierung kommunizierten politischen Zielen: Mit dem Deutschlandticket sollen die Menschen einerseits finanziell entlastet werden, andererseits soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert und der Verkehr vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr verlagert werden, was letztlich zum Klimaschutz beitragen soll (Bundesregierung 2025).

Dennoch wurde der Ticketpreis seit der Einführung bisher zweimal angehoben: Ausgehend vom 9-Euro-Ticket der Sommermonate 2022 startete das Deutschlandticket im Mai 2023 mit einem Preis von 49 Euro pro Monat. Mit einer ersten Preiserhöhung auf 58 Euro monatlich zum Januar 2025 und einer zweiten zum Januar 2026 auf dann 63 Euro pro Monat ergibt sich seit 2023 eine Preissteigerung von 29 Prozent, während die Inflationsrate zwischen Mai 2023 und September 2025 nur rund 5 Prozent betrug und die Kraftstoffpreise in dieser Zeit sogar gesunken sind (Statistisches Bundesamt 2025).

Auch wenn die Kündigungs潮le nach der Preiserhöhung im Januar 2025 geringer ausgefallen ist als prognostiziert (Koordinierungsrat Deutschlandticket 2024), schätzt eine interne Marktforschungsstudie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) den preisbedingten Nachfragerückgang auf mehr als 400.000 Tickets (Budras 2025; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2025c).

Die vorliegende Analyse adressiert zwei Aspekte: Zum einen untersuchen wir, wie sich die Wahrscheinlichkeit, dass Personen das Deutschlandticket besitzen, durch die Preiserhöhung im Januar 2025 verändert hat. Darüber hinaus analysieren wir, ob Personen nach Kündigung des Abos ihr Mobilitätsverhalten verändert haben, also ob sie ihre Mobilität eingeschränkt haben oder auf das Auto umgestiegen sind. Dafür nutzen wir die Daten des Deutschen Umweltpanels GLEN (German Longitudinal Environmental Study), einer deutschlandweiten registerbasierten Längsschnittbefragung mit Fokus auf Umwelteinstellungen und umweltbezogenem Verhalten, die seit 2024 mit Mitteln der DFG von den Universitäten Kaiserslautern, Konstanz und München durchgeführt wird (Auspurg et al. 2024). Wir verwenden die Daten aus den ersten beiden Befragungen und decken damit einen Beobachtungszeitraum von November 2024

bis Februar 2025 ab. Die zwei Befragungen rund um den Zeitraum des ersten Preisanstiegs ermöglichen eine Analyse der Auswirkung der Preiserhöhung auf das Mobilitätsverhalten.

Unsere Ergebnisse zeigen, dass die Preiserhöhung 2025 den Anteil von erwachsenen Personen, die ein Deutschlandticket besitzen, um ca. 1,5 Prozentpunkte reduziert hat, was einem Rückgang um etwa 7,6 Prozent entspricht. Personen, die Ende 2024 mindestens einmal pro Woche Bus und Bahn nutzten und das Ticket zum Jahreswechsel gekündigt haben, sind Anfang 2025 an durchschnittlich 2,7 Tagen pro Monat mehr mit dem Auto unterwegs als vor der Kündigung des Tickets. Ihre Gesamtmobilität schränken diese Personen nach der Kündigung des Tickets nicht ein, während in der Gruppe der Personen, die Ende 2024 das Ticket seltener als wöchentlich genutzt hatten, nach der Kündigung des Tickets die Gesamtmobilität leicht abnimmt. Die beobachtete Zunahme an Autofahrten führt rechnerisch zu zusätzlichen CO₂-Emissionen in Höhe von rund 172.000 Tonnen jährlich. Damit liegen die Auswirkungen der Preiserhöhung hinsichtlich der Emissionssteigerung immerhin deutlich unter den Prognosen (Koch et al. 2024) und reduzieren den Beitrag des Deutschlandtickets zur Emissionsminderung nur geringfügig.

Hintergrund und Literatur

Die erwarteten Effekte einer Preiserhöhung des Deutschlandtickets folgen einer einfachen Logik: Wenn der Preis für das Ticket bei gleichbleibender Leistung steigt, sinkt die Nachfrage. Dieser Zusammenhang basiert auf der Preis-Absatz-Funktion, die sich wiederum aus den individuellen maximalen Zahlungsbereitschaften der potenziellen Kunden zusammensetzt. Personen entscheiden sich für den Kauf des Tickets, wenn der Preis ihre individuelle Zahlungsbereitschaft dafür nicht überschreitet (Steedman 2017). Steigt der Preis, liegt er für mehr Personen über ihrer Zahlungsbereitschaft, so dass sie auf das Deutschlandticket verzichten.

Seit der Einführung des Deutschlandtickets haben mehrere Studien hypothetische Zahlungsbereitschaften untersucht. So ergab eine telefonische Befragung des Verbraucherzentrale Bundesverbands aus dem April 2023, dass ein Drittel der Befragten den Preis des Tickets von damals 49 Euro eher zu hoch oder zu hoch finden. In einer Online-Umfrage der Fraunhofer-Allianz Verkehr wurde im August 2023 von der Mehrheit der Befragten ein Preis von 53 Euro als „hoch, aber gerade noch vertretbar“ bezeichnet (Motzer et al. 2024). Entsprechend könnte die individuelle Zahlungsbereitschaft bei einer Anhebung des Preises über 53 Euro bei diesen Personen überschritten werden. Ähnlich sind die Ergebnisse einer Online-Befragung der TU Dresden (Schlüter 2022). Zu beachten ist, dass diese Ergebnisse zum Teil nicht auf Zufallsstichproben basieren und dass sie nur hypothetische Zahlungsbereitschaften erfassen. Wie viele Personen das Ticket zum Preis von 58 Euro tatsächlich (nicht) kaufen, wenn in den Umfragen ein solcher Preis als (in)akzeptabel angegeben wird, ist daher nicht gesichert. Tatsächlich zeigen Absatzanalysen des VDV einen negativen Effekt der Preiserhöhung auf die Nachfrage. So sank der Absatz des Deutschlandtickets im Januar 2025, und nach Schätzungen sind 3 Prozentpunkte des Rückgangs auf die Preissteigerung zurückzuführen (Budras 2025; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2025c).

Der zweite Teil unserer Analyse bezieht sich auf die Änderungen im Mobilitätsverhalten von Personen, die das Deutschlandticket vor der Preiserhöhung besaßen, es aber im neuen Jahr nicht mehr kauften. Diese Personen können den ÖPNV durch andere Verkehrsmittel substituieren oder ihre Mobilität einschränken. Für die Abschätzung des Effekts der Preiserhöhung auf die Treibhausgasemissionen ist insbesondere von Relevanz, ob die Autonutzung dadurch steigt. Da ca. 80 Prozent der erwachsenen Bevölkerung in Deutschland Zugriff auf mindestens

ein Auto haben (Follmer 2025a), ist eine Substitution von ÖPNV-Fahrten durch Autofahrten zu erwarten.

Möglicherweise werden ÖPNV-Fahrten jedoch nicht substituiert, sondern gestrichen. Dies würde sich in einer geringeren Gesamtmobilität zeigen. Ein solcher Effekt wäre das Gegenstück zum induzierten Verkehr von Preissenkungen im ÖPNV, die bei der Einführung des Deutschlandtickets diskutiert wurden (Koch et al. 2025).

Auswirkungen des Deutschlandtickets auf den Verkehr wurden von verschiedenen Studien gezeigt. So kommen Koch et al. (2024) in einer Simulationsstudie auf Basis von Mobilfunk- und App-Tracking-Daten zu dem Ergebnis, dass der Autoverkehr in Deutschland durch die Einführung des Deutschlandtickets um 7,6 Prozent der gefahrenen Autokilometer gesunken ist. Für die Preiserhöhung auf 58 Euro prognostizieren sie einen Anstieg der Autokilometer um etwa 3,5 Prozent. Laut einer Studie von Daniel et al. (2025) auf Basis von Verkehrszählungen hat sich nach der Einführung des Tickets der Autoverkehr auf Bundesfernstraßen und Autobahnen um rund 5 Prozent verringert. Umfragedaten zeigen, dass der Besitz des Deutschlandtickets mit einer geringeren Autonutzung einhergeht (Loder et al. 2024; Hamel et al. 2025). Veränderungen der Gesamtmobilität durch die Preiserhöhung erwarten wir nur in geringem Maß, da der Literaturüberblick von Koch et al. (2025) zu dem Schluss kommt, dass das Deutschlandticket nur wenig Verkehr induziert hat.

Unsere Analyse unterscheidet sich von den vorliegenden Studien vor allem dadurch, dass sie den tatsächlichen Ausstieg aus dem Ticket untersucht. Zudem können wir anhand der Längsschnittdaten intraindividuelle Veränderungen im Verkehrsverhalten erfassen und so Verzerrungen durch unbeobachtete Heterogenität vermeiden.

Daten und Methodik

Die Analysen beruhen auf den Daten des Deutschen Umweltp Panels GLEN, einer deutschlandweiten längsschnittlichen Befragung einer aus dem Einwohnermelderegister gezogenen Zufallsstichprobe von erwachsenen Personen mit Hauptwohnsitz in Deutschland (Auspurg et al. 2024). In der ersten Befragung wurden im Zeitraum zwischen November 2024 und Januar 2025 mehr als 30.000 Personen befragt, die erste Folgebefragung mit mehr als 17.000 startete in der letzten Januarwoche 2025. Details zu GLEN sind auf der Webseite des Projekts (www.glen-studie.de) zu finden.

Im ersten Teil der Analyse untersuchen wir, wie sich die Wahrscheinlichkeit, ein Deutschlandticket zu besitzen, nach der Preiserhöhung verändert hat. Dafür ziehen wir die Befragung im Januar und Februar 2025 heran, in der nach dem Besitz des Deutschlandtickets gefragt wurde. Die Befragten konnten für jeden der Monate November 2024, Dezember 2024, Januar 2025 und Februar 2025 angeben, ob sie das Deutschlandticket hatten. Wir schließen den Februar aus dem ersten Teil der Analyse aus, da der Anteil von Personen mit Deutschlandticket für diesen Monat möglicherweise unterschätzt wird, falls Befragte das Ticket erst nach der Teilnahme an der Befragung gekauft haben. Für unsere Analyse nehmen wir außerdem an, dass es keine Periodeneffekte bezüglich des Ticketbesitzes gibt. Damit unterstellen wir, dass die Veränderung der Wahrscheinlichkeit des Ticketbesitzes zwischen November bzw. Dezember und Januar auf die Preiserhöhung zurückzuführen ist – und nicht auf regelmäßig wiederkehrende, kalendermonatliche Schwankungen. Diese können wir aufgrund unserer kurzen Zeitreihe mit nur vier Kalendermonaten nicht modellieren, wir überschätzen dadurch aber möglicherweise den Preiseffekt auf die Wahrscheinlichkeit des Ticketbesitzes.

Der zweite Schritt der Analyse nimmt die Verkehrsmittelwahl in den Blick. Da die Verkehrsmittelnutzung in beiden Befragungen erhoben wurde, können wir hier ein Fixed-Effects-Panellmodell verwenden und intraindividuelle Änderungen über die Zeit analysieren, so dass Verzerrungen durch (zeitkonstante) unbeobachtete Heterogenität ausgeschlossen sind. Die Analyse bezieht nur Personen ein, die zum Zeitpunkt der Befragung Ende 2024 ein Deutschlandticket besaßen. Da sich die Befragungen jeweils über mehrere Monate erstreckten, verwenden wir jeweils den Monat, in dem die Person an der Befragung teilgenommen hat, d.h. für den ersten Befragungszeitraum November oder Dezember und für den zweiten Befragungszeitraum Januar oder Februar. Personen, die an der ersten Befragung erst im Januar 2025 bzw. an der zweiten Befragung erst im März teilgenommen haben, sowie Befragte mit fehlenden Angaben zu Deutschlandticketbesitz und Verkehrsmittelnutzung gehen nicht in die Analyse ein.

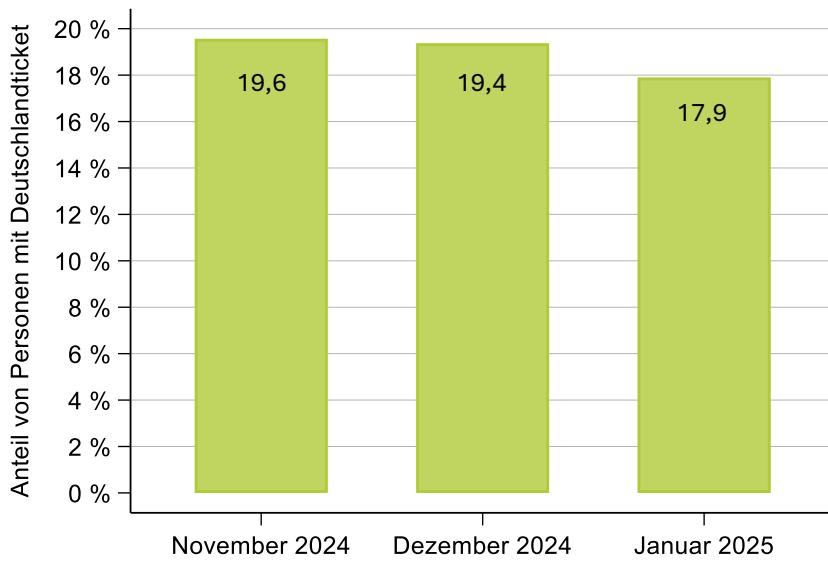
Wir betrachten zwei abhängige Variablen: Einerseits die Häufigkeit der Autonutzung und andererseits die Mobilität insgesamt. Beide Variablen ergeben sich aus den Angaben der Befragten, wie oft sie verschiedene Verkehrsmittel in den letzten vier Wochen genutzt haben. Angaben sollten für die folgenden Verkehrsmittel gemacht werden: Auto (auch als Mitfahrer); E-Bike; Fahrrad; E-Scooter; Bahn/Bus in der Stadt und der Region; Bahn/Fernbus auf längeren Strecken. Die Antwortskala umfasste die folgenden Optionen: (fast) täglich; mehrmals pro Woche; einmal pro Woche; mehrmals pro Monat; einmal pro Monat; seltener; nie. Aus diesen Angaben errechnen wir Nutzungshäufigkeiten pro Monat, indem wir die Antworten in Nutzungstage pro Monat umrechnen. Für die Gesamtmobilität berechnen wir einen Index aus den Angaben zu allen Verkehrsmitteln, die wir aufsummieren und durch die Zahl der berücksichtigten Verkehrsmittel teilen, um wieder einen Wertebereich zwischen 0 und 30 zu erhalten. Der Index lässt sich so interpretieren, dass 30 einem Mobilitätsverhalten mit der Nutzung aller Verkehrsmittel jeden Tag und 0 keiner Mobilität entspricht. Der Mittelwert hierfür liegt in unserem Analysesample bei 6,3. Ebenso verwenden wir die Angaben aus dieser Frage, um Personen, die 2024 mindestens einmal pro Woche mit dem ÖPNV unterwegs sind, von denen abzgrenzen, die den ÖPNV seltener nutzen. Tabelle 1 im Anhang zeigt die deskriptive Statistik aller in der Regression verwendeten Variablen.

Für alle Analysen verwenden wir Anpassungsgewichte für Alter, Geschlecht, Bildung, Erwerbstätigkeit, Geburtsland, Haushaltsgröße, sowie Bundesland und Strukturtyp des Wohnorts auf Basis des Mikrozensus bzw. der Bevölkerungsfortschreibung.

Ergebnisse

Dass der Absatz des Deutschlandtickets nach der Preiserhöhung sank, wurde vom VDV berichtet. Dieses Bild spiegelt sich in unseren Daten. Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des Anteils von erwachsenen Personen mit Deutschlandticket über die drei Monate unseres Beobachtungszeitraums. Im Januar ist der Anteil von Personen mit Deutschlandticket um 1,7 Prozentpunkte kleiner als im November und um 1,5 Prozentpunkte kleiner als im Dezember. Die Gruppe der Personen, die ein Deutschlandticket besitzen, hat sich damit gegenüber dem November bzw. Dezember um 8,5 bzw. 7,6 Prozent verkleinert.

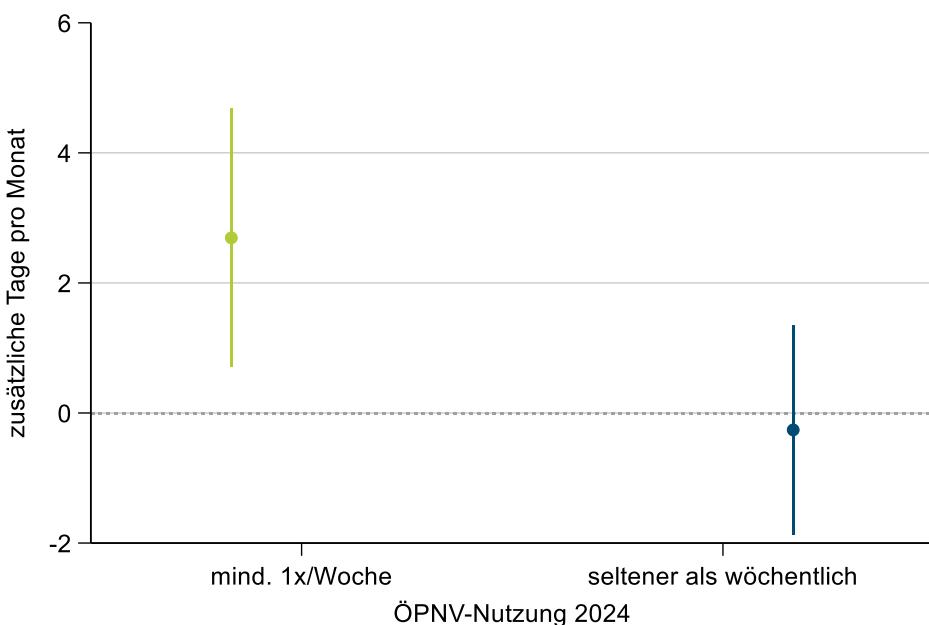
Abbildung 1: Anteil der erwachsenen Bevölkerung mit Deutschlandticket nach Monaten



$N=16.997$. Zwei t-Tests zeigen, dass sich der Besitz des Deutschlandtickets im Januar signifikant von Dezember ($t(16,996)=8.12$; $p<0.001$) und November ($t(16,996)=8.14$; $p<0.001$) unterscheidet.

Auch in der Verkehrsmittelnutzung finden wir die erwarteten Veränderungen. Abbildung 2 zeigt, wie sich die Autonutzung verändert, wenn Personen, die bei der ersten Befragung das Deutschlandticket besaßen, das Ticket bei der zweiten Befragung nicht mehr besitzen. In der Gruppe der Personen, die 2024 mindestens wöchentlich (also an mindestens 4 Tagen im Monat) den ÖPNV nutzten, steigt die Autonutzung um 2,7 Tage pro Monat. In der Gruppe mit geringerer ÖPNV-Nutzung trotz Ticketbesitz hingegen änderte sich die Autonutzung nicht messbar (siehe Tabelle 2 im Anhang für detaillierte Regressionsergebnisse).

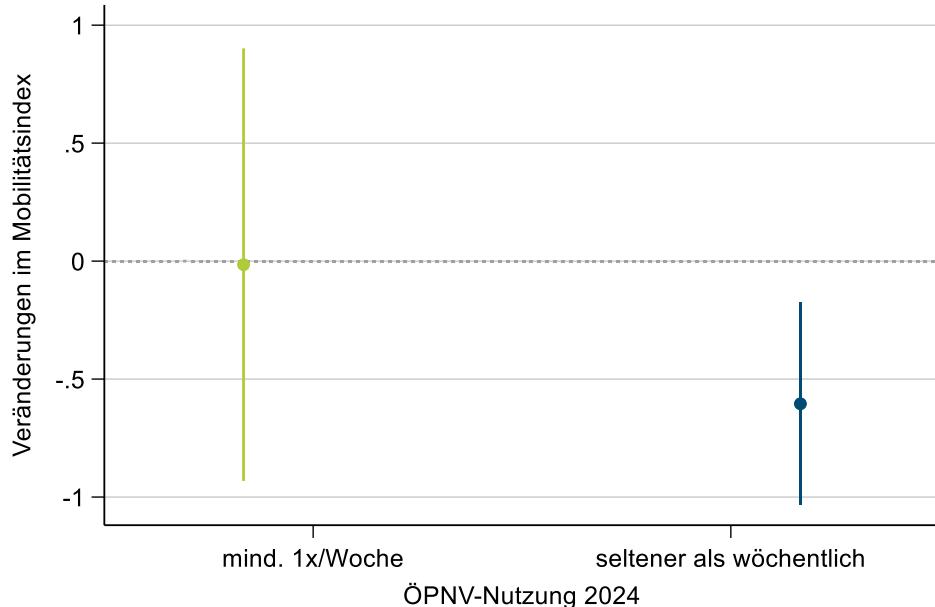
Abbildung 2: Veränderung der Häufigkeit der Autonutzung bei Kündigung des Deutschlandtickets



Fixed-Effects-Regression; $N_{Beobachtungen} = 5.876$. Die Abbildung zeigt Koeffizienten und 95%-Konfidenzintervalle. Für die numerischen Werte siehe Tabelle 2 im Anhang.

Ein anderes Ergebnis zeigt sich, wenn man die Mobilität insgesamt betrachtet, also den Mobilitäts-Index aus der Nutzung von Auto, öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad, E-Bike und E-Scooter. In der Gruppe, die Ende 2024 das Deutschlandticket besitzt, aber den ÖPNV seltener als einmal pro Woche nutzt, reduziert sich die Gesamtmobilität um 0,6 Punkte des Mobilitätsindex, während sich in der Gruppe der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer keine Veränderung zeigt (siehe Tabelle 2 im Anhang für detaillierte Regressionsergebnisse).

Abbildung 3: Veränderung der Gesamtmobilität bei Kündigung des Deutschlandtickets



Fixed-Effects-Regression; NBeobachtungen = 5.486. Die Abbildung zeigt Koeffizienten und 95%-Konfidenzintervalle. Für die numerischen Werte siehe Tabelle 2 im Anhang.

Folgenabschätzung

Auf Basis unserer Berechnungen zeigt sich, dass Menschen mit Deutschlandticket, die den ÖPNV mindestens einmal pro Woche nutzen, bei einer Kündigung nach der Preiserhöhung im Durchschnitt an rund 2,7 zusätzlichen Tagen pro Monat den Pkw nutzen (Abbildung 2). Um die Relevanz dieser Verhaltensänderung abzuschätzen, berechnen wir den resultierenden zusätzlichen CO₂-Ausstoß, der durch diese Verlagerung entsteht.

Da unsere Daten keine genaueren Details zur Verkehrsmittelnutzung enthalten, verwenden wir für die Emissionsschätzung die durchschnittliche Pkw-Tagesstrecke von 47,6 km (Follmer 2025b) sowie einen Emissionsfaktor von 0,164 kg CO₂ pro Personenkilometer (Umweltbundesamt 2025). Bei einer zusätzlichen Autonutzung von etwa 32 Tagen pro Jahr (12 Monate * 2,7 Tage/Monat gemäß unseren Analyseergebnissen) und rund 12 Millionen erwachsenen Deutschlandticket-Inhaberinnen und -Inhabern im Dezember 2024 (Koch et al. 2025; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2025a), von denen 75,5 Prozent den ÖPNV regelmäßig nutzen (gemäß unseren Daten¹) und von denen 7,6 Prozent das Ticket im Januar nicht mehr

¹ Eine Plausibilitätsprüfung anhand der MiD 2023 Daten (MiD 2025) ergibt, dass der Anteil regelmäßiger ÖPNV-Nutzer unter den Deutschlandticket-Besitzenden mit 74 Prozent nahe an unserem Umfragewert von 75,5 Prozent ist.

besitzen (gemäß dem ersten Teil unserer Analyse), ergibt sich ein geschätzter zusätzlicher CO₂-Ausstoß von etwa 172.000 Tonnen pro Jahr (siehe Berechnung in Anhang 2).

Fazit

Die vorliegende Analyse konzentriert sich auf die Folgen der ersten Preiserhöhung des Deutschlandtickets im Januar 2025 und beantwortet zwei zentrale Fragen: Wie verändert sich die Wahrscheinlichkeit, dass Personen das Ticket besitzen, wenn der Preis steigt? Und wie wirkt sich ein Ausstieg aus dem Ticket auf das Mobilitätsverhalten aus?

Unsere Analyseergebnisse auf Basis der Befragungsdaten des Deutschen Umweltpans GLEN zeigen, dass die Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro die Wahrscheinlichkeit, dass erwachsene Personen ein Deutschlandticket besitzen, signifikant verringert hat. Der Anteil der Personen mit Ticket sank im Januar 2025 gegenüber November und Dezember 2024 unter den Befragten um rund 1,5 Prozentpunkte. Damit verringerte sich die Zahl der Ticketinhaber um ca. 7,6 Prozent. Dieser Wert liegt etwas über dem vom VDV berechneten Rückgang der verkauften Tickets, der in der Presse mit rund sechs Prozent angegeben wurde, wovon laut Marktforschung rund die Hälfte des Rückgangs, also 3 Prozent, auf Preiseffekte zurückzuführen sind (Budras 2025). Leider liegen keine Informationen darüber vor, wie die Zahlen des VDV zu stande kommen. Es liegt jedoch nahe, dass ein Teil des von uns berechneten Effekts statt auf die Preiserhöhung auf saisonale Schwankungen zurückzuführen ist. Auch die Unterschiede zwischen unserer Schätzung und dem vom VDV berechneten gesamten Nachfragerückgang sind schwer zu bewerten, zumal sich unsere Schätzung ausschließlich auf Erwachsene bezieht, während die Berechnungen des VDV auch Minderjährige einschließen. Wir können jedoch nicht ausschließen, dass der Anteil der Ticketinhaber durch das GLEN-Panel leicht überschätzt wird – beispielsweise, weil umweltbewusste Personen, die mit höherer Wahrscheinlichkeit ein Deutschlandticket besitzen, im Panel überrepräsentiert sind oder weil wenig mobile ältere Personen, die mit geringerer Wahrscheinlichkeit ein Deutschlandticket besitzen, unterrepräsentiert sind.

Hinsichtlich der Änderung des Mobilitätsverhaltens als Folge der Kündigung des Deutschlandtickets erweist sich die Nutzungshäufigkeit als zentral: Menschen, die vor der Kündigung den ÖPNV regelmäßig (mindestens wöchentlich) genutzt haben, nutzen das Auto danach im Schnitt an 2,7 Tage pro Monat mehr als vor der Kündigung. Für Menschen mit geringerer Nutzung des ÖPNV zeigt sich hingegen kein Effekt der Kündigung auf die Autonutzung.

Die Gesamtmobilität wird nur bei Personen beeinflusst, die das Ticket vor der Kündigung selten genutzt haben: Sie verringert sich bei dieser Gruppe um 0,6 Punkte auf dem von uns gebildeten Mobilitätsindex von 0 bis 30, während sie bei Personen mit regelmäßiger Nutzung unverändert bleibt.

Eine Erklärung für dieses Muster könnte darin liegen, dass die beiden Nutzergruppen das Ticket für unterschiedliche Zwecke besitzen: Während mindestens wöchentliche ÖPNV-Nutzung auch oder vor allem Alltagswege umfasst, bei denen der ÖPNV nach der Preiserhöhung durch Autofahrten oder andere Verkehrsmittel substituiert wird, könnte sich die ÖPNV-Nutzung in der zweiten Gruppe vor allem auf Freizeit- und Ausflugsverkehr beschränken, den die Personen aufgrund des höheren Preises nun einschränken.

Eine alternative Erklärung für dieses Muster könnte ein Deckeneffekt bei der Autonutzung durch die Messung der Verkehrsmittelnutzung sein: Bei Personen, die bereits bei der ersten Befragung Ende 2024 bei der Autonutzung die höchste Kategorie („(fast) jeden Tag“) gewählt haben, sind zusätzliche Autofahrten nicht messbar, obwohl durchaus weitere Fahrten möglich

sind. Auch in der Gesamtmobilität schlägt sich dann nur die geringere ÖPNV-Nutzung, nicht jedoch eine erhöhte Nutzung des Autos nieder, auch wenn die ÖPNV-Fahrten durch Autofahrten substituiert werden. Dadurch unterschätzen wir möglicherweise die Zunahme der Autonutzung und überschätzen die Abnahme der Gesamtmobilität für Personen, die für die Autonutzung die höchste Kategorie gewählt haben. Der Anteil dieser Kategorie ist bei den seltenen ÖPNV-Nutzern mit 56 Prozent gegenüber 14 Prozent bei den regelmäßigen ÖPNV-Nutzern deutlich höher.

Die Zunahme der Autonutzung durch die Kündigung des Deutschlandtickets führt zu einem zusätzlichen CO₂-Ausstoß, der nach unseren Schätzungen bei rund 172.000 Tonnen pro Jahr liegt, mit durchschnittlich rund 1.500 zusätzlichen Auto-Kilometern pro gekündigtes Ticket. Allerdings sind, wie bereits dargestellt, nicht alle Kündigungen auf die Preiserhöhung zurückzuführen, da wir saisonale Schwankungen nicht berücksichtigen konnten. Doch auch wenn man die vom VDV genannten 430.000 Personen heranzieht, die das Ticket wegen der Preiserhöhung gekündigt haben, ergeben sich durch die von uns ermittelte Verkehrsverlagerung zusätzliche Emissionen in Höhe von 81.000 Tonnen CO₂.

Damit liegen die verursachten Emissionen nach unserer Abschätzung deutlich unter den Prognosen (Koch et al. 2024). Dennoch stellt die Preiserhöhung eine zusätzliche Herausforderung für die notwendige Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor dar, zumal nicht gesichert ist, dass die Nachfrage nach dem Ticket bei weiteren Preissteigerungen ähnlich stabil bleibt. Abhängig von den Zahlungsbereitschaften der Menschen könnte es mit zunehmenden Ticketpreisen oder dauerhafter Preisunsicherheit zu überproportionalen Absatzerückgängen kommen. Eine solche Entwicklung würde das Risiko einer Rückverlagerung hin zum motorisierten Individualverkehr erhöhen und den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Deutschlandtickets entgegenstehen.

Literatur

- Agola, David, Carolin Hamel und Marco Amorim. 2025. Identification of socio-demographic and attitudinal drivers of the usage of the Deutschlandticket. *Transportation Research Procedia* 86:755–761.
- Auspurg, Katrin, Henning Best, Christiane Bozoyan, Andreas Diekmann und Claudia Schmiedeberg. 2024. The German Longitudinal Environmental Study (GLEN). Proposal as a DFG longterm project. *GLEN Working Paper 1*.
- Budras, Corinna. 2025. Weniger Menschen fahren mit dem Deutschlandticket. Nach der Preiserhöhung auf 58 Euro sank die Zahl der Nutzer um mehr als eine Million / Wie geht es weiter? *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 02.07.2025.
- Bundesregierung. 2025. Ein Ticket für ganz Deutschland. Fragen und Antworten zum Deutschlandticket. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074> (Zugegriffen: 22. Oktober 2025).
- Daniel, Theresa, Maximilian M. Gail und Phil-Adrian Klotz. 2025. From highway to rail? Germany's public transport ticket experiment. *Joint Discussion Paper Series in Economics*.
- Fokuhl, Josefine, Wilfried Eckl-Dorna und Feargus O'Sullivan. 2023. Germany sets the new standard for cheap, national mass transit. *Bloomberg*, 29.04.2023.
- Follmer, Robert. 2025a. Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001).
- Follmer, Robert. 2025b. Mobilität in Deutschland—Tabellarische Grundauswertung. Infas, DLR, IVT and Infas, 360: Infas, DLR, IVT and Infas, 360.

- Hamel, Carolin, David Agola und Marco Amorim. 2025. Evaluating the sustainability impact of the Deutschlandticket - an empirical study. *Transportation Research Procedia* 86:708–715.
- Hille, Claudia, Uta Burghard und Matthias Gather. 2025. Mehr als nur Fortbewegung: Wie das Deutschlandticket die soziale Teilhabe stärkt. Vergleichende Haushaltbefragung in Erfurt und Karlsruhe zu den Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die soziale Teilhabe. *Internationales Verkehrswesen* 77:23–27.
- Koch, Nicolas, Maximilian Amberg, Andreas Krämer, Gerd Wilger und Robert Bongaerts. 2025. Faktencheck Deutschlandticket: Eine Bestandsaufnahme der empirischen Evidenz.
- Koch, Nicolas, Niklas Illenseer, Maximilian Amberg und Katja Treichel-Grass. 2024. Wirkung des Deutschlandtickets auf Mobilität und Emissionen. *Ariadne kompakt*: Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK).
- Koordinierungsrat Deutschlandticket. 2024. Prognose und Preisszenarien Deutschlandticket.
- Krämer, Andreas. 2024. Das Deutschlandticket in einer wohlfahrtsökonomischen Betrachtung. *Internationales Verkehrswesen* 76:38–43.
- Krämer, Andreas, und Oliver Mietzsch. 2024. Zukunft Deutschlandticket: Verkehrswende, Finanzierung und wohlfahrtsökonomische Wirkung. *Wirtschaftsdienst* 104:636–643.
- Loder, Allister, Fabienne Cantner, Victoria Dahmen und Klaus Bogenberger. 2024. Germany's Newest Fare: The Deutschlandticket – First Insights on Funding and Travel Behavior. Paper submitted for presentation at the 103rd Annual Meeting Transportation Research Board, Washington D.C., January 2024.
- Mobilität in Deutschland. 2023. <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de>.
- Motzer, Nicolaj, Carolin Hamel, David Agola, Jana Riedel, Nicole Wagner-Hanl und Henrik Stein. 2024. Deutschlandticket: Treiber der Mobilitätswende? Eine repräsentative Umfrage. Dortmund: Fraunhofer-Allianz Verkehr.
- Schlett, Martin, und Allister Loder. 2025. Public Transport Through Time and Space: Novel Indicators for Fare Policy Assessment. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2679:984–1003.
- Schlüter, Jan. 2022. Ergebnisse einer Online-Befragung zum 9-Euro-Ticket: Kaufmotive & Zahlungsbereitschaft. Vortrag bei der DZSF - Fachtagung: Begleitforschung zum 9-Euro-Ticket.
- Statistisches Bundesamt (Destatis). 2025. Verbraucherpreisindex für Deutschland. CC13-0722 Kraft- und Schmierstoffe für Fahrzeuge. <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/url/9484bf43> (Zugegriffen: 28. Oktober 2025).
- Steedman, Ian. 2017. Reservation Price and Reservation Demand. In *The New Palgrave Dictionary of Economics*, Hrsg. Matias Vernengo, Esteban P. Caldentey und Jayati Ghosh, 1–2. London: Palgrave Macmillan UK.
- Umweltbundesamt. 2025. Emissionsdaten. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten> (Zugegriffen: 29. Oktober 2025).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). 2024. Kernaussagen der bundesweiten Marktforschung zum Deutschland-Ticket (Berichtszeitraum 1. Halbjahr 2024). Interpretierende Zusammenfassung.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). 2025a. Evaluation zum Deutschland-Ticket - Bericht zur bundesweiten Marktforschung. Halbjahresbericht 2025.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). 2025b. Zwei Jahre Deutschland-Ticket! <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx> (Zugegriffen: 22. Oktober 2025).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). 2025c. ÖPNV-Bilanz 2024: weitere Erhöhung am Fahrgastmarkt, Personalkosten steigen deutlich, keine Kündigungswelle beim Deutschland-Ticket. Etwa 13,5 Millionen Menschen besitzen Deutschland-Ticket: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).
- Verbraucherzentrale Bundesverband. 2023. Mobilität der Zukunft gestalten. Verbraucherreport 2023. <https://www.vzbv.de/verbraucherreport/2023/zukunftmobilit%C3%A4t> (Zugegriffen: 29. Oktober 2025).

Anhang

Tabelle 1: Deskriptive Statistik (Sample der Regressionsanalyse)

	Befragung 1	Befragung 2
Häufigkeit Autonutzung pro Monat	9,06 (0,26)	9,51 (0,26)
Gesamtmobilität (Index: 0-30)	6,30 (0,08)	6,26 (0,08)
Besitz des Deutschlandtickets	100,0 %	86,7 %
ÖPNV-Nutzung mind. 1x/Woche 2024	75,5 %	75,5 %
Teilnahme an der Befragung		
November 2024	83,8 %	-
Dezember 2024	16,2%	-
Januar 2025	-	41,0 %
Februar 2025	-	59,0 %
N	2.938	2.938

Alle Angaben gewichtet; Prozentwerte bzw. Mittelwerte mit Standardabweichung in Klammern. Die deskriptive Statistik bezieht sich auf das Analysesample für die Autonutzung; das Analysesample für die Gesamtmobilität reduziert sich wegen fehlender Angaben zu einzelnen in den Index eingehenden Verkehrsmitteln um weitere 195 Personen.

Tabelle 2: Effekte der Kündigung des Deutschlandtickets auf die Häufigkeit der Autonutzung und die Gesamtmobilität – Fixed-Effect-Regression

	Häufigkeit der Autonutzung	Gesamtmobilität (Index)
Kündigung des Deutschlandtickets	-0,26 (0,82)	-0,6** (0,22)
Kündigung des Deutschlandtickets x ÖPNV-Nutzung mind. 1x/Woche 2024	2,95* (1,31)	0,59 (0,52)
Monat (Ref.: Nov. 2024)		
Dezember 2024	-0,02 (1,01)	-0,63 (0,42)
Januar 2025	-0,58 (0,73)	0,57** (0,22)
Februar 2025	-0,17 (0,58)	0,54** (0,17)
Monat x ÖPNV-Nutzung mind. 1x/Woche 2024		
Dezember 2024	0,89 (1,18)	1,06 (0,50)
Januar 2025	1,52 (0,83)	-0,67* (0,27)
Februar 2025	0,62 (0,66)	-0,71*** (0,21)
R ² (within)	0,016	0,021
N_Personen	2.938	2.743
N_Beobachtungen	5.876	5.486

* p<0.05, ** p<0.01, *** p<0.001. Fixed-Effects-Regression; Standardfehler in Klammern.

Anhang 2: Berechnung der jährlichen CO₂-Emissionen durch erhöhte Autonutzung nach Kündigung des Deutschlandtickets

Annahmen:

Variable	Beschreibung	Wert	Einheit
T	Zusätzliche Tage pro Jahr	32	Tage/Jahr
D	PKW-Tagesstrecke	47,6	km/Tag
E _{pkm}	Emissionen pro Personen-kilometer	0,164	kg CO ₂ /PKm
N	D-Ticket-Besitzer	12 Mio.	Personen
U	Wöchentliche Nutzung	75,5	Prozent
K	Kündigungsquote	7,6	Prozent

Berechnung:

Personen mit Ticketkündigung & ÖPNV Nutzung (P):

$$P = N \times U \times K = 12.000.000 \text{ Personen} \times 0,755 \times 0,076 = 688.560 \text{ Personen}$$

Zusätzliche Personenkilometer (PK): $PK = P \times D \times T = 688.560 \text{ Personen} \times 47,6 \text{ km/Tag} \times 32 \text{ Tage/Jahr} = 1.048.814.600 \text{ PKm/Jahr}$

Zusätzliche CO₂-Emissionen (E): $E = PK \times E_{pkm} = 1.048.814.600 \text{ PKm/Jahr} \times 0,164 \text{ kg CO}_2/\text{PKm} = 172.005.590 \text{ kg CO}_2/\text{Jahr} = 172.006 \text{ Tonnen CO}_2/\text{Jahr}$