



PM von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ zur geplanten Preisanhebung des Deutschlandtickets auf 67 Euro

Ein weiterer Schlag gegen die Verkehrswende

Das Deutschlandticket (D-Ticket) ist mit rd. 15 Millionen Abonnenten das erfolgreichste Produkt der Verkehrswende. Angesichts der Popularität des D-Tickets wurde im derzeit gültigen Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die jetzige Legislaturperiode auf Seite 34 eindeutig festgehalten:

„Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket, aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt.“

Damit schien das D-Ticket zum Preis von 58,- Euro bis 2029 gesichert. Aber weit gefehlt. Kaum war die Tinte unter dem Koalitionsvertrag trocken, gab es massive Streitereien zwischen Bund, Ländern, Verkehrsverbünden und Verkehrsbetrieben über die Aufteilung der Kosten. Der Bund beschloss Steuersenkungen ohne Rücksicht auf die Finanzlage der Bundesländer und Kommunen, die deren Steuereinnahmen massiv reduzieren.

Die Verkehrsbetriebe haben deutliche höhere Kosten durch die massiven Preissteigerungen für Diesel. Trotzdem wurde eine Dynamisierung der Zuschüsse von Bund und Ländern an die Verkehrsbetriebe zum Ausgleich gestiegener Energie-, Material- und Lohnkosten abgelehnt. Die Mehrkosten müssen die Nutzer des D-Tickets tragen.

Anfang 2026 stieg der Preis des D-Tickets von 58 und 63 Euro oder um 8,6%, was dem Vierfachen der damaligen Inflationsrate entsprach. Jetzt ist eine weitere Kostensteigerung auf 67 Euro oder um 6,3% ab 1.1.2027 geplant. Das liegt beim doppelten der gegenwärtigen Inflationsrate, insoweit trägt diese Preiserhöhung zur Beschleunigung der Geldentwertung bei.

Warum also kommt Minister Bilger mit so einem abstrusen Vorschlag um die Ecke? Welche öffentliche Diskussion könnte man damit aus dem medialen Fokus verdrängen wollen?

Die Preiserhöhung trifft die Nutzer des ÖPNV hart. Dagegen wird das autofahrende Publikum mit einem Tankrabatt im Gesamtvolumen von 2,5 Mrd. Euro beglückt. Die Preiserhöhung des D-Tickets um 4,- Euro/Monat generiert rd. 850 Mio. Euro Mehreinnahmen. Das entspricht einem Drittel der Kosten des Tankrabatts!

Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene stellt dazu fest:

1. Die Abo-Regelung des D-Tickets hat eine starke Zunahme der ÖPNV-Nutzung gebracht.
2. Das hat positive Klimawirkungen wegen des Rückgangs der Fahrten im motorisierten Individualverkehr.
3. Das D-Ticket hat eine **deutliche finanzielle Entlastung** für viele Pendler gebracht. Fernpendler aus strukturschwachen Regionen sparen bis zu 250 Euro pro Monat bzw. 3.000 Euro im Jahr. Das ist deutlich mehr als alle anderen von der Koalition angekündigten Steuerentlastungsvorschläge.
4. In Verbindung mit der Jobticket-Variante bringt das D-Ticket „mehr Netto vom Brutto“, was ein erklärtes Ziel von CDU/CSU ist. Viele Arbeitgeber zögern aber immer noch mit der Einführung von Job-Tickets, weil bisher die langfristige Planungssicherheit fehlt. Hier ist ein großes Potential für die Gewinnung neuer ÖPNV-Abonnenten.
5. Die Einnahmen beim D-Ticket können weiter gesteigert werden, wenn generell preislich reduzierte Varianten des D-Tickets für Rentner und Sozialleistungsbezieher, Schüler und Studenten und Familien eingeführt werden.
6. Leider haben rd. eine Million Nutzer frühere D-Tickets Nutzer ihr Abonnement nach der Preiserhöhung von 49 auf 58 und 63 Euro gekündigt. Die erneute Preiserhöhung wird zu noch mehr Abo-Kündigungen führen.
7. Ein attraktiver ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge und muss daher aus den öffentlichen Haushalten von Bund und Ländern finanziert werden. Die Preiserhöhung zur Haushaltskonsolidierung schadet den Verkehrswendezielen und der Klimapolitik.
8. Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass das D-Ticket ab einem Schwellenwert von 65 Euro seine Attraktivität verliert. Somit ist ein langsames Siechtum des Produkts D-Ticket vorhersehbar.
9. Die gleiche Untersuchung hat auch gezeigt, dass bei einer Steigerung auf 20 bis 25 Mio. Abonnenten das D-Ticket sich selbst tragen könnte.
10. Kostensenkungen sind bei den Verkehrsbetrieben, bei den Verbünden und Aufgabenträgern durch eine Zentralisierung des Vertriebes des D-Tickets möglich. Sie werden auf mindestens eine halbe Milliarde Euro geschätzt.

Bürgerbahn – Denkfabrik fordert daher:

► Rücknahme der geplanten Preiserhöhung für das D-Ticket.

- Stattdessen Einführung einer auf 29,- Euro verbilligten Variante des D-Tickets für einkommensschwache Personen, Schüler, Studenten und Rentner, wie es die Deutsche Umwelthilfe vorgeschlagen hat.
- Nutzung der Mittel des Tank-Rabatts, um das D-Ticket finanziell attraktiv zu machen und langfristig preisstabil abzusichern.
- Ausreichende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel entsprechend den gestiegenen Kosten der Verkehrsbetriebe für Personal und Treibstoffe.
- Um das D-Ticket noch mehr Menschen zugänglich zu machen, ist es um Angebote zur Fahrradmitnahme und um eine Familienkarte jeweils gegen Aufpreis zu erweitern.
- Statt das umweltfreundliche D-Ticket kontinuierlich zu verteuern, muss der Bund die umweltschädlichen Subventionen im Verkehrssektor von insgesamt jährlich 65 Mrd. Euro für Dienstwagenprivileg, Steuerrabatt für Diesel, Steuerbefreiung für Flugbenzin usw. kürzen.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

»Das erfolgreiche D-Ticket darf nicht weiter entwertet werden, indem Kostensteigerungen der Verkehrsbetriebe auf die Nutzer des D-Tickets abgewälzt werden. Es ist grotesk, wenn für das umweltfreundliche Deutschlandticket angeblich keine ausreichenden Finanzmittel für die Dynamisierung der Zuschüsse da sind, während gleichzeitig mehr als das Zwanzigfache für umweltschädliche Subventionen bei Dienstwagen, Diesel und Kerosin aufgewendet wird. Nötig ist eine langfristig stabile, dynamisierte Finanzierungszusage des Bundes an die Länder für das Deutschlandticket und die dafür nötigen ÖPNV-Investitionen, um Bussen und Bahnen ihre wichtige Rolle für eine klimafreundliche Mobilität zu sichern.«

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 02.10.2026

Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025

Unser aktueller Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025 ist jetzt gedruckt.

108 Seiten 5,00 € Spende plus Porto 2,90 €

Bestellungen per E-Mail info_buergerbahn@gmx.net

oder per Post Bürgerbahndenkfabrik c/o Prellbock Altona, Nernstweg 32–34 DE, 22765 Hamburg

oder per paypal: einfach 7,90 € mit Angabe der Lieferadresse überweisen. spenden@prellbock-altona.de