

Deutschlandticket im Jahr 2027: Dieselabhängigkeit treibt den Preis

Die Deutsche Umwelthilfe hat mittels der offiziellen Formel und auf Basis öffentlich zugänglicher Daten eine Prognose für die Preissteigerung des Deutschlandtickets zum Jahr 2027 berechnet. Fest steht: Preistreiber Nummer Eins ist in diesem Jahr der Dieselpreis im ÖPNV. Mit satten 10,2 Prozent Preissteigerung im Vergleich zum Vorjahr treibt die Entwicklung des Dieselpreises den Preis des Deutschlandtickets. 66,40 Euro wird es ab 2027 in etwa kosten. Im gleichen Zeitraum, in dem der Dieselpreis stieg, fiel der Strompreis um 5,2 Prozent. Wäre der ÖPNV in Deutschland im Jahr 2027 bereits vollständig elektrisch, so wäre das Deutschlandticket unabhängig vom Dieselpreis und würde nur halb so stark steigen, auf etwa 64,70 Euro im Jahr 2027. Weil ein großer Teil der ÖPNV-Flotte noch immer von fossilem Diesel abhängig ist, verursacht dies beim Deutschlandticket 2027 hochgerechnet Mehrkosten von über 280 Millionen Euro * – zulasten von Fahrgästen und öffentlicher Hand.

Bund und Länder haben sich im Herbst 2025 darauf geeinigt, dass die staatlichen Mittel für das Deutschlandticket bei jährlich 3 Mrd. Euro festgeschrieben werden. Bis 2030 ist diese Finanzierung gesichert. Damit geht einher, dass die jährlichen Kostensteigerungen bis 2030 auf den Ticketpreis umgelegt werden sollen. Denn ein Zuschuss, der nicht steigt, kann Kostensteigerungen – unter anderem infolge der Inflation – nicht vollständig kompensieren. Diese politische Entscheidung für ein teureres Deutschlandticket wurde durch die Verkehrsministerkonferenz konkretisiert. Sie legte im März 2026 die Formel fest, mit der die Preisentwicklung des Deutschlandtickets ab 2027 ermittelt werden soll. Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz macht detaillierte Angaben, welche Daten und Quellen zur Berechnung zu verwenden sind.¹ Vollständig unberücksichtigt bleibt dabei der nachgewiesene Klima- und gesellschaftliche Nutzen des Deutschlandtickets: Weder eingesparte CO₂-Emissionen noch vermiedene Umwelt-, Gesundheits- und Folgekosten fließen in die Preisberechnung ein.

So haben wir gerechnet

Die Verkehrsministerkonferenz gibt die folgende Formel vor:

$$\text{Preis}_{2027} = \text{Preis}_{2026 \text{ (ungerundet)}} \times \left(1 + \text{Kostenindex}_{2026 \text{ zu } 2027} \times 1 + \frac{\text{Kompensation}_{2025}}{\text{DTicketeinnahmen}_{2025}} \right)$$

➤

* Berechnung auf Grundlage der ungerundeten Preisdifferenz von rund 1,68 Euro, hochgerechnet auf 14 Millionen monatlich genutzte Deutschlandtickets. Die Hochrechnung differenziert nicht nach einzelnen Ticketvarianten und deren jeweiliger Finanzierung.

Demnach wirken folgende Faktoren auf die Preisbildung des Deutschlandtickets im Jahr 2027 ein:

Der ungerundete Ticketpreis im Jahr 2026: Dieser beträgt 63 Euro. Ein nicht gerundeter Betrag ist zumindest öffentlich nicht einsehbar, weshalb wir den **Wert 63 Euro** verwenden.

1. Der Kostenindex (2026 zu 2027)

Für den Kostenindex gibt es detaillierte Vorgaben zu Gewichtung und Datenbasis.

1.1. Personal (Anteil 55 Prozent)

- SPNV (Anteil 16 Prozent): Der Wert für das Kalenderjahr 2024 soll verwendet werden. Dieser wird durch den Bundesverband SchienenNahverkehr veröffentlicht.² Der Indexwert von 2024 wird durch den von 2023 dividiert und -1 gerechnet. Daraus ergibt sich ein Wert von 7,74 Prozent für den SPNV für die Berechnung des Deutschlandtickets 2027.
- ÖSPV Bus (Anteil 27 Prozent): Der Wert für das Kalenderjahr 2025 soll verwendet werden. Dieser wird durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg veröffentlicht.³ Der Wert für „Entwicklung für 2025“ wird übernommen. Daraus ergibt sich ein Wert von 4 Prozent für den ÖSPV Bus für die Berechnung des Deutschlandtickets 2027.
- ÖSPV Tram (12 Prozent): Der Wert für das zweite Halbjahr 2025 soll verwendet werden. Dieser wird durch das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz veröffentlicht.⁴ Der „Index TV-N“-Wert für die „Veränderung zum Vorjahr in Prozentpunkten“ für das zweite Halbjahr 2025 wird übernommen. Daraus ergibt sich ein Wert von 3,7 Prozent für den ÖSPV Tram für die Berechnung des Deutschlandtickets 2027.

1.2. Energie (20%)

- Diesel (12,8 Prozent): Die Änderungsrate vom Jahresdurchschnitt August 2025 bis Juli 2026 zum Jahresdurchschnitt August 2024 bis Juli 2025 soll verwendet werden. Die monatlichen Werte werden durch das Statistische Bundesamt veröffentlicht.⁵ Sie sind in Tabellenblatt „61241-b01“ unter „Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher“ zu finden.

Da der Wert für Juli 2026 noch nicht vorliegt, wird der im Beschluss vorgesehene Zwölfmonatszeitraum vorläufig um einen Monat vorgezogen. Verglichen werden daher die Zeiträume Juli 2025 bis Juni 2026 und Juli 2024 bis Juni 2025, jeweils auf Basis von zwölf Monatswerten. Daraus ergibt sich für Diesel eine Änderungsrate von 10,2 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dieser Wert wird vorläufig für die Berechnung des Deutschlandticketpreises 2027 angesetzt.

- Strom (7,2 Prozent): Die Änderungsrate vom Jahresdurchschnitt August 2025 bis Juli 2026 zum Jahresdurchschnitt August 2024 bis Juli 2025 soll verwendet werden. Die monatlichen Werte werden durch das Statistische Bundesamt veröffentlicht.⁶ Sie sind in Tabellenblatt „61241-b01“ unter „Elektrischer Strom, bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung“ zu finden.

Da der Wert für Juli 2026 noch nicht vorliegt, wird der im Beschluss vorgesehene Zwölfmonatszeitraum vorläufig um einen Monat vorgezogen. Verglichen werden daher die Zeiträume Juli 2025 bis Juni 2026 und Juli 2024 bis Juni 2025, jeweils auf Basis von zwölf Monatswerten. Daraus ergibt sich für Strom eine Änderungsrate von -5,19 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dieser Wert wird vorläufig für die Berechnung des Deutschlandticketpreises 2027 angesetzt.

1.3. Sonstiges (25 Prozent)

Die Änderungsrate vom Jahresdurchschnitt August 2025 bis Juli 2026 zum Jahresdurchschnitt August 2024 bis Juli 2025 soll verwendet werden. Die monatlichen Werte werden durch das Statistische Bundesamt veröffentlicht. Sie sind in Tabellenblatt „61241-02“ unter „Gewerbliche Erzeugnisse insgesamt ohne Energie“ zu finden.

Da der Wert für Juli 2026 noch nicht vorliegt, wird der im Beschluss vorgesehene Zwölfmonatszeitraum vorläufig um einen Monat vorgezogen. Verglichen werden daher die Zeiträume Juli 2025 bis Juni 2026 und Juli 2024 bis Juni 2025, jeweils auf Basis von zwölf Monatswerten. Daraus ergibt sich für die Position Sonstiges eine Änderungsrate von 1,26 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dieser Wert wird vorläufig für die Berechnung des Deutschlandticketpreises 2027 angesetzt.

- » Indexwert = $16,0\% \times 7,74\%$ (Rate SPNV) + $27,0\% \times 4\%$ (Rate ÖSPV Bus) + $12,0\% \times 3,7\%$ (Rate ÖSPV Tram) + $12,8\% \times 10,15\%$ (Rate Diesel) + $7,2\% \times -5,19\%$ (Rate Strom) + $25,0\% \times 1,26\%$ (Rate Sonstiges)
- » **Kostenindex für die Preiserhöhung 2027: 4,00 Prozent**

2. Wertfaktor

Das dritte Element der Formel ist der sogenannte Wertfaktor. Dieser bemisst das Verhältnis der jährlichen Einnahmen aus dem Deutschlandticket zu den staatlichen Zuschüssen von brutto 3,2014 Mrd. Euro jährlich. Für die Berechnung des Preises für 2027 sind die Eingangsgrößen nach der Kompensationskorrektur 2025 zu verwenden.

Die Einnahmen aus dem Deutschlandticket sind für das Jahr 2025 nicht öffentlich bekannt. Im Jahr 2023 betrugen sie 3,6 Mrd. Euro. Im Jahr 2024 waren es dann 7,2 Mrd. Euro.⁷ Die Evaluation im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums⁸ beziffert den Umsatzanstieg gegenüber 2024 jedoch auf 25,4 Prozent. Ausgehend von den für 2024 kommunizierten Einnahmen von rund 7,2 Milliarden Euro ergeben sich daraus geschätzte Einnahmen von rund 9,03 Milliarden Euro im Jahr 2025.

Da die tatsächliche Kompensation für das Jahr 2025 nicht öffentlich vorliegt, wird für diese vorläufige Prognose angenommen, dass sie dem ab 2026 fixierten Bruttobetrag von 3,2014 Milliarden Euro entspricht. Unter dieser Annahme beträgt die Kompensationskorrektur null und die korrigierte Einnahmehbasis weiterhin rund 9,03 Milliarden Euro.

Die Berechnung ergibt sich wie folgt:

- » **Schätzung der Gesamteinnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025: 9,03 Mrd. Euro**
- » Wertfaktor = $1 + (3,2014 \text{ Mrd. Euro (Kompensation 2025)} / 9,03 \text{ Mrd. Euro (Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Vorjahr des Berechnungsjahres)})$
- » **Wertfaktor = 1,35**

Preiskalkulation

» $\text{Preis}_{2027} = \text{Preis}_{2026} \times (1 + \text{Kostenindex} \times \text{Wertfaktor})$

» $\text{Preis}_{2027} = 66,42 \text{ Euro}$

Der Preis wird auf 10 Cent gerundet, dementsprechend beträgt der **Preis des Deutschlandtickets im Jahr 2027 voraussichtlich 66,40 Euro**. Das entspricht einer **Preissteigerung von 3,40 Euro (5,4%)** zum Jahreswechsel.

» $\text{Preis}_{2027} (\text{nur Strom als Energiequelle}) = \text{Preis}_{2026} \times (1 + \text{Kostenindex} (\text{ohne Diesel, Stromfaktor} = 20\%) \times \text{Wertfaktor})$

» $\text{Preis}_{2027} (\text{nur Strom als Energiequelle}) = 64,74 \text{ Euro}$

Für das fiktive Vergleichsszenario einer vollständig dekarbonisierten und elektrifizierten Bus- und Zugflotte wird der gesamte Energieanteil von 20 Prozent im Kostenindex mit der Strompreisentwicklung angesetzt; der Faktor Diesel entfällt. Daraus ergibt sich ein auf zehn Cent gerundeter Ticketpreis von **64,70 Euro**. Gegenüber dem Ausgangspreis von 63 Euro entspricht dies einer Erhöhung um **1,74 Euro beziehungsweise rund 2,8 Prozent**. Die Preissteigerung fiel damit nur etwa halb so hoch aus wie im realen Szenario.

¹https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/26-03-25-26-vmk/26-03-26-25-beschluss-5.2.pdf?__blob=publicationFile&v=3

²<https://www.schiennahverkehr.de/veroeffentlichungen/personalkostenindex-spnv/>

³https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/Bus/260331_Anlage_BW_Index_2025.pdf

⁴https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/statistik.rlp.de/Dokumente_und_Bilder/1_Themen/4_Auftragsarbeiten/Veroeffentlichungstabellen_RLP-Index_Apr_2026.pdf

⁵https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00174081

⁶https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00174081

⁷<https://de.statista.com/infografik/34969/einnahmen-des-oepnv-durch-das-deutschlandticket-und-ausgleich-von-bund-und-laendern/>

⁸https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/evaluation-deutschlandticket.pdf?__blob=publicationFile

Stand: 04.08.2026

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 07732 9995-0

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

Kontakt

Hanna Rhein
Senior Expert für Städtische Mobilität
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-754
E-Mail: rhein@duh.de

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

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

       [.../umwelthilfe](https://www.duh.de)

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.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft



Deutscher
Spendenrat e.V.
Die gute Tat im Blick



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

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