

Antrag

der Abgeordneten Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, Matthias Gastel, Swantje Henrike Michaelsen, Dr. Julia Verlinden, Dr. Paula Piechotta, Misbah Khan, Nyke Slawik, Stefan Schmidt, Armin Grau und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Deutschlandticket weiterentwickeln und langfristig sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Einführung des Deutschlandtickets war ein Durchbruch für eine einfache, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität. Millionen Menschen haben davon profitiert – darunter viele Menschen mit geringem Einkommen. Der Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Deutschlandticket entlastet nicht nur direkt spürbar die Geldbeutel der Bürgerinnen und Bürger, sondern hat auch einen positiven Effekt auf das Klima. Studien zeigen bereits wirksame Verkehrsverlagerungen durch das Deutschlandticket. So wären bis zu 16 Prozent der Fahrten mit dem Deutschlandticket eigentlich mit dem Auto realisiert worden. Insgesamt konnten so bereits zwischen 4,2 bis 6,5 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden (<https://ariadneprojekt.de/publikation/report-faktencheck-deutschlandticket-eine-bestandsaufnahme-der-empirischen-evidenz/#>). Dies ist ein wichtiger Beitrag für das Erreichen der gesetzten Klimaziele im Verkehrssektor.

Gleichzeitig wird jedes Jahr darüber debattiert, ob es das Deutschlandticket im Folgejahr noch gibt – weil die Aufteilung der Kosten zwischen Bund und Ländern weiterhin nicht geklärt und die Finanzierung nicht dauerhaft gesichert ist. Diese ständige Unsicherheit verschreckt potenzielle Kundinnen und Kunden und Unternehmen, die das Ticket als Jobticket anbieten möchten. Das Ziel von 15 Millionen Nutzerinnen und Nutzern bis Ende 2024 wurde verfehlt, stattdessen sinken die Abo-Zahlen seit der Preiserhöhung zu Jahresbeginn erstmals wieder.

Diese Entwicklung zeigt: Den Ankündigungen aus dem Koalitionsvertrag, das Deutschlandticket endlich dauerhaft zu sichern, müssen endlich Taten folgen. Die aktuelle Finanzierungs politik gefährdet den Fortbestand dieses Erfolgsmodells. Statt Debatten über den Erhalt des Angebots braucht es jetzt ein klares Bekenntnis: Das Deutschlandticket muss dauerhaft erhalten bleiben und Bund und Länder müssen sich endlich auf eine dauerhafte und tragfähige Finanzierungsarchitektur einigen. Außerdem muss das Deutschlandticket weiterentwickelt werden. Der Rückgang der Abo-Zahlen um 700.000 Kundinnen und Kunden zu Jahresbeginn

zeigt, dass für einen Teil der bisherigen Nutzerinnen und Nutzer die Preiserhöhung ein Kündigungsgrund war. Gleichzeitig hat der Erfolg der Semesterticketoption des Deutschlandtickets gezeigt, dass es die Möglichkeit gibt, attraktive Angebote zu machen, die mehr Abonentinnen und Abonnenten gewinnen können. Durch eine Rückkehr zum Preis von 49 Euro im Monat für ein Jahresabo und ein vergünstigtes Deutschlandticket für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende können sich zusätzliche Kundinnen und Kunden gewinnen lassen.

Um die Teilhabe von Menschen mit geringen Einkommen zu ermöglichen, sollten im Vergleich zum regulären Preis Sozialtickets, wie es sie bereits in einigen Bundesländern gibt, zukünftig deutschlandweit angeboten werden. Da damit Menschen gewonnen werden können, die sich in der Regel das reguläre Angebot nicht leisten können, würde ein solches Sozialticket keine relevanten Mehrkosten verursachen. Die Nutzung des Deutschlandtickets für gemeinsame Fahrten von Familien sollte durch Mitnahmeregelungen für Kinder vereinfacht werden.

Das Deutschlandticket bringt Bewegung – für die Gesellschaft, fürs Klima und für eine moderne Verkehrspolitik. Damit es weiter vorangeht, braucht es jetzt politische Verlässlichkeit statt Verzögerung. Bus und Bahn sind für alle da – sie müssen auch für alle nutzbar bleiben.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Ländern,
1. das Deutschlandticket endlich dauerhaft zu sichern (Ticketgarantie);
 2. das Deutschlandticket im Jahresabo wieder zum ursprünglichen Preis von 49 Euro pro Monat anzubieten (Preisgarantie);
 3. mit dem Deutschlandticket die Mitnahme von Kindern zu erlauben;
 4. ein günstiges Deutschlandticket für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende zu ermöglichen;
 5. eine bundesweite Lösung für ein Sozialticket zu ermöglichen.
 6. die Einführung eines Ergänzungstickets für Fahrräder ("Deutschlandticket Rad") für 30 Euro pro Monat anzustoßen, welches zum Deutschlandticket hinzugebucht werden kann und dort, wo die Fahrradmitnahme bisher kostenpflichtig ist, die Mitnahme eines Fahrrads im SPNV erlaubt;
 7. gleichzeitig mit der Weiterentwicklung des Deutschlandtickets den Ausbau des ÖPNV, besonders in ländlichen Räumen, entschlossen voranzubringen und die finanziellen Mittel dafür bereitzustellen.

Berlin, den 9. September 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Zu 1.: Die immer wiederkehrende Debatte um das Fortbestehen des Deutschlandtickets führen zu Verunsicherung bei vielen Nutzenden und insbesondere Unternehmen, die ein Jobticket anbieten wollen. Um diese Nutzer*innen langfristig zu binden, die Verkaufszahlen zu erhöhen und Unternehmen die nötige Sicherheit zum Einführen von Jobtickets zu geben, braucht es dringend eine langfristige Ticketgarantie.

Zu 2.: Die vergünstigte Variante für Jahresabonnements soll einen zusätzlichen Anreiz zum Kauf des Tickets für einen längeren Zeitraum geben. Dies würde das Ticket für Viele wieder attraktiver machen und damit ließen sich Kundinnen und Kunden zurückgewinnen. Außerdem entlastet es die Verkehrsunternehmen bei der Verwaltung der Abonnements. Denn schon heute buchen viele Kund*innen das Ticket nur für ein oder zwei Monate und kündigen dann das Abo wieder. Der dadurch entstehende Aufwand für die Anbieter ist immens und kann so reduziert werden.

Zu 3.: Gerade für Familien entscheidet sich am Preis, welches Verkehrsmittel genutzt wird. Um Familien zu entlasten und es ihnen zu erleichtern, gemeinsam den ÖPNV zu nutzen, sollte die Mitnahme von Kindern im Deutschlandticket inklusive sein. Die Mitnahmeregelung bedeutet für Familien eine erhebliche Vereinfachung bei gemeinsamen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, da die aufwändige Suche und Buchung weiterer Tickets entfällt. Die Ausgleichskosten für die Mitnahme von Kindern und Jugendlichen bei Fahrten mit dem Deutschlandticket liegen im mittleren zweistelligen Millionenbereich.

Zu 4.: Es gibt keine logische Begründung für die Benachteiligung von Auszubildenden gegenüber Studierenden. Beide Gruppen weisen eine hohe Armutsgefährdungsquote auf. Diese liegt laut EU-SILC 2023 bei Studierenden bei 35 Prozent und bei Auszubildenden bei 18 Prozent (Die Hälfte der Studierenden mit eigener Haushaltsführung hat weniger als 867 Euro im Monat zur Verfügung - Statistisches Bundesamt). Studierende können bereits heute ein vergünstigtes Ticket kaufen, für Auszubildende sollte dies bundesweit im gleichen Maß angeboten werden. Auch wer Freiwilligendienst leistet, soll die Möglichkeit haben, ein vergünstigtes Ticket zu erhalten.

Zu 5.: Es sind in den Ländern, Städten und Kreisen sehr unterschiedliche Sozialtickets entstanden. Dies zeigt einerseits den Bedarf für Sozialtickets, andererseits gibt es keine Lösung für alle, die ein solches Ticket nutzen könnten. Es gibt zwar für Sozialhilfeempfängerinnen und -empfänger die Möglichkeit, einen Zuschuss zum Deutschlandticket zu beantragen, dieser wird jedoch nur bei einem unabweisbaren Mehrbedarf genehmigt. Aber jede dritte Familie mit zwei Erwachsenen und drei Kindern war laut einer Studie des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2019 armutsgefährdet (Armutsgefährdungsquoten von Familien | Die soziale Situation in Deutschland | bpb.de). Der öffentliche Personennahverkehr ist laut Regionalisierungsgesetz Teil der Daseinsvorsorge. Es sollte somit gerade den ärmsten Menschen in unserer Gesellschaft eine Teilhabe ermöglicht werden.

Zu 6.: Die Kombination aus Fahrrad und Bahn ist sowohl zum Pendeln als auch in der Freizeit eine kostengünstige, gesunde und klimafreundliche Art der Mobilität. Einige Bundesländer haben dies erkannt und bieten landesweit oder in ihren Verkehrsverbünden bereits eine kostenlose Fahrradmitnahme an. Doch in der Mehrzahl der Länder besteht kein solches Angebot. Priorität muss sein, das Fahrradparken und Fahrradverleihsysteme an Bahnstationen auszubauen, aber darüber hinaus braucht es bundesweit die Möglichkeit das eigene Rad auch im SPNV mitnehmen zu können.

Zu 7.: Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs muss insbesondere in ländlichen Regionen stark vorangetrieben werden. Nur das Zusammenspiel aus günstigen Preisen und einem guten Angebot macht den Umstieg vom Auto auf den Bus oder Zug attraktiv. Ein ambitionierter Ausbau hätte zur Folge, dass das Deutschlandticket attraktiver für Menschen in ländlichen Regionen wird, was die Nutzer*innenzahl weiter erhöht.