

Antrag

der Abgeordneten Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Violetta Bock, Jorrit Bosch, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, David Schliesing, Sascha Wagner und der Fraktion Die Linke

Mit dem Neun-Euro-Ticket private Haushalte entlasten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Deutschlandticket wurde am 1. Mai 2023 als 49-Euro-Ticket eingeführt und ist ein großer Fortschritt für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Verkehrsmittel für den Alltag und zur Entlastung von Haushalten mit mittleren und geringen Einkommen. Weil der Bund seinen Finanzierungsanteil in Höhe von 1,5 Milliarden Euro nicht anheben will, wurde der Preis des Tickets zum 1. Januar 2025 auf 58 Euro angehoben und wurde nun zum 1. Januar 2026 erneut angehoben, auf jetzt 63 Euro. Für viele Menschen wird die Finanzierung dieser monatlichen Belastung immer schwieriger. Schon mit der Erhöhung im Januar 2025 um neun auf 58 Euro haben rund 700.000 Menschen das Ticket gekündigt (<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/eine-million-weniger-seit-der-preiserhohung-nutzerzahl-des-deutschlandtickets-sinkt-drastisch-13957985.html>).

Für alle sollte zunächst das 9-Euro-Ticket als sofort wirksame Entlastungsmaßnahme wieder eingeführt werden, für Schülerinnen und Schüler, Studierende und Auszubildende sowie Seniorinnen und Senioren ein Null-Euro-Ticket.

Der öffentliche Personennahverkehr ist keine Wirtschaftsleistung, sondern eine gesellschaftliche Infrastruktur, die Voraussetzung dafür ist, dass alle Menschen ihre Bedürfnisse – wie Leben, Wohnen, Arbeiten und Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben – verlässlich erfüllen können. Darüber hinaus übernimmt der ÖPNV als Herzstück des sogenannten Umweltverbundes eine wesentliche Funktion für den Klimaschutz im Verkehrssektor, der bislang die geringsten CO₂-Reduktionen aufweist. Die befristete Einführung des Neun-Euro-Tickets vom 1. Juni 2022 bis zum 31. August 2022 stellte hingegen eine echte Entlastung der Bürgerinnen und Bürger und einen Anreiz zum Umsteigen auf den ÖPNV dar.

Leider vernachlässigt die Bundesregierung sträflich, dass der politisch erwünschten höheren Nachfrage nach dem ÖPNV auch durch ein größeres Angebot und bessere Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten begegnet werden muss. Aus Gründen des Klimaschutzes und zur Gewährleistung eines flächendeckenden Grundangebotes an für alle zugänglichen Mobilitätsangeboten ist der weitere,

konsequente Ausbau des ÖPNV – insbesondere in den Randbereichen der Großstädte und im ländlichen Raum – seit Langem dringend erforderlich.

Anstatt die – bislang nicht realisierte – Idee eines Ausbau- und Modernisierungspakts des ÖPNV in Zusammenarbeit mit den Ländern fortzuführen, beschränkt sich die aktuelle Regierungskoalition von vornherein auf einen reinen Modernisierungspakt, doch wird dieser nicht einmal in Angriff genommen, obwohl in vielen Regionen Deutschlands sogar Angebotskürzungen zu verzeichnen sind. Deswegen haben die Länder zu Recht das Bundesministeriums für Verkehr (BMV) auf der letzten Verkehrsministerkonferenz dazu aufgefordert, ein geeignetes Arbeitsformat für den Modernisierungspakt zu etablieren und zeitnah zur Auftaktsitzung einzuladen (https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/25-10-29-30-vmk/25-10-29-30-to.pdf?__blob=publication-File&v=2).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen, mit dem
 - a) das Neun-Euro-Ticket wieder eingeführt und unbefristet verstetigt wird,
 - b) für Schülerinnen und Schüler, Azubis, Studierende sowie Seniorinnen und Senioren ein Null-Euro-Ticket eingeführt wird,
 - c) der Bund mindestens die Hälfte des Mehrbedarfes übernimmt;
2. in der zweiten Jahreshälfte 2026 dem Deutschen Bundestag ein mit den Ländern abgestimmtes Konzept zur sukzessiven Angebotsausweitung, insbesondere in den städtischen Randbereichen und im ländlichen Raum, mit dem Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste im ÖPNV bis 2030, für eine Mobilitätsgarantie im ländlichen Raum und für dauerhaft niedrigere Preise im ÖPNV perspektivisch hin zum bundesweiten Nulltarif vorzulegen.

Berlin, den 13. Januar 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion