Deutscher Bundestag **Drucksache 21/6633**

21. Wahlperiode 23.06.2026

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/3658 –

Mit dem Neun-Euro-Ticket private Haushalte entlasten

A. Problem

Die Initianten haben einen Antrag eingebracht mit der Forderung, das Neun-Euro-Ticket im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wieder einzuführen und unbefristet zu verstetigen. Für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Studierende sowie Seniorinnen und Senioren solle ein Null-Euro-Ticket eingeführt werden. Der Bund solle mindestens die Hälfte des finanziellen Mehrbedarfes übernehmen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 21/3658 abzulehnen.

Berlin, den 10. Juni 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir	**Isabel Cademartori**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Isabel Cademartori

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/3658** in seiner 75. Sitzung am 24. April 2026 beraten und zur federführenden Beratung an den Verkehrsausschuss sowie zur Mitberatung an den Ausschuss für Arbeit und Soziales überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragstellerin fordert, das Neun-Euro-Ticket im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wieder einzuführen und unbefristet zu verstetigen. Für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Studierende sowie Seniorinnen und Senioren solle ein Null-Euro-Ticket eingeführt werden. Der Bund solle mindestens die Hälfte des finanziellen Mehrbedarfes übernehmen. Die Bundesregierung solle außerdem in der zweiten Jahreshälfte 2026 dem Bundestag ein mit den Ländern abgestimmtes Konzept zur sukzessiven Angebotsausweitung, insbesondere in den städtischen Randbereichen und im ländlichen Raum vorlegen. Ziel dessen müssten eine Verdopplung der Zahl der Fahrgäste im ÖPNV bis 2030, eine Mobilitätsgarantie im ländlichen Raum und dauerhaft niedrigere Preise im ÖPNV – perspektivisch hin zum bundesweiten Nulltarif – sein.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat in seiner 31. Sitzung am 10. Juni 2026 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/3658 zu empfehlen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 21/3658 in seiner 33. Sitzung am 10. Juni 2026 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, sie lehne den Antrag der Linken als reine Symbolpolitik sowie als typischen „Freibierantrag“ entschieden ab. Aus ihrer Sicht seien ein Neun-Euro-Ticket oder ein kostenloser ÖPNV keinesfalls das Allheilmittel für den Nahverkehr, sondern wären mit enormen weiteren Kosten verbunden – nach ersten Berechnungen mindestens zehn Milliarden Euro. Man bezweifele, dass die Länder bereit wären, die geforderten weiteren Milliardenbeträge zu finanzieren. Neben der finanziellen Belastung warne man auch vor den praktischen Folgen. Eine massive Subventionierung der Fahrgäste würde zu überfüllten Zügen, zunehmender Unpünktlichkeit und Verspätungen führen, was im schlimmsten Fall sogar Pendler wieder vom ÖPNV abschrecken könnte. Steuergelder per „Gießkannenprinzip“ zu verteilen, anstatt diese Mittel gezielt in die Verbesserung des Systems zu investieren, sei ein falsches Signal. Statt einer pauschalen Subventionierung brauche es einen zielgerichteten Ansatz. Diskussionswürdig sei beispielsweise die Bereitstellung von Tickets für Bürgergeldempfänger im Rahmen von Sachleistungen. Insgesamt unterstütze der Bund den ÖPNV bereits mit 15 Milliarden Euro jährlich.

Die **Fraktion der AfD** erläuterte, der Antrag der Fraktion Die Linke sei in mehrfacher Hinsicht nicht tragfähig. Das Deutschlandticket werde bereits heute mit jährlich drei Milliarden Euro durch Bund und Länder subventioniert. Eine weitere Preissenkung auf neun Euro würde die Belastung für die öffentlichen Haushalte vervielfachen. Zudem warne man vor einer massiven Steigerung der Nachfrage bei gleichzeitig stagnierendem Angebot. Denn die Erfahrungen mit dem Neun-Euro-Tickets aus dem Jahr 2022 belegten, dass eine Nachfragesteigerung ohne Kapazitätsausbau lediglich zu überfüllten Zügen und sinkender Pünktlichkeit führe. Die laufenden Generalsanierungen könnten zwar den Sanierungsstau beheben, schafften jedoch keine neuen Kapazitäten. Zudem verfehle der Antrag sein eigenes sozialpolitisches Ziel. Laut der Fraktion der AfD zeigten Evaluationsdaten, dass vor allem

junge, gutverdienende Berufstätige in Ballungsräumen profitierten, während ein günstiger Preis im ländlichen Raum aufgrund des fehlenden ÖPNV-Angebots wirkungslos bleibe. Als effizientere Alternative schlage man einen bundesweit einheitlichen Sozialtarif mit klar definierten Einkommensgrenzen vor, der sowohl treffsicherer als auch kostengünstiger für den Steuerzahler sein würde.

Die **Fraktion der SPD** bewertete das Deutschlandticket als einen bedeutenden sozial- und verkehrspolitischen Erfolg sowie als „Game-Changer“, dessen Existenz und Zukunftssicherung maßgeblich dem Engagement der Sozialdemokraten zu verdanken sei. Angesichts früherer Monatspreise von teilweise über 200 Euro stelle das aktuelle Angebot eine enorme Verbesserung für Millionen von Menschen dar. Man habe Sympathie für das Anliegen, Mobilität bezahlbarer zu machen. Dabei sei jedoch die dauerhafte Finanzierbarkeit und eine verlässliche Organisation sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sei auf ein Spannungsfeld zwischen der Tarifpolitik und dem notwendigen Ausbau des Angebots hinzuweisen: Da der öffentliche Personennahverkehr bereits an vielen Stellen überlastet sei, müssten Mittel gezielt in die Infrastruktur, die Barrierefreiheit und in Personal investiert werden, da ein günstiges Ticket nur in Verbindung mit einem leistungsfähigen Angebot einen realen Nutzen bringe. Ein „Null-Euro-Ticket“ für große Bevölkerungsgruppen lehne man aufgrund der immensen finanziellen Belastung im zweistelligen Milliardenbereich ab. Stattdessen plädiere man für einen zielgerichteten Ansatz. Während für Studierende bereits Lösungen existierten, sollten nun insbesondere Auszubildende, Jobtickets und die Familienmitnahme in den Fokus rücken – ein Weg, den Länder wie Berlin, Bremen, Brandenburg und Hamburg bereits vorbildlich beschritten. Am Ansatz der Fraktion Die Linke kritisiere man, dass die grundgesetzliche Verantwortung der Länder für den ÖPNV außer Acht gelassen werde.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bewertete die Idee eines günstigen, bundesweit gültigen Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr grundsätzlich positiv und als richtigen Ansatz. Bei den konkreten Überlegungen der Fraktion Die Linke zum Neun-Euro-Ticket habe man jedoch Vorbehalte bezüglich der Finanzierung und bitte um Erläuterungen zur Gegenfinanzierung. Als nachhaltigere Lösung schlage man stattdessen die Einführung eines 49-Euro-Tickets in Form eines Jahresabonnements vor. Dies würde einerseits die Kosten für die Fahrgäste senken und andererseits den Verkehrsunternehmen sowie den Verbünden eine höhere Planungssicherheit bieten, da die Nutzer sich langfristig an das Ticket binden würden. Darüber hinaus plädiere man für die Einführung eines bundesweit einheitlichen Sozialtickets, um eine gezielte Entlastung bestimmter Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.

Die **Fraktion Die Linke** kritisierte die aktuelle Politik der Bundesregierung und warf ihr vor, die Lebenshaltungskosten für die Bürger nicht ausreichend zu senken und stattdessen durch Subventionen die Übergewinne von Tank- und Mineralkonzernen in Millionenhöhe zu fördern. Das Neun-Euro-Ticket könne dagegen als notwendiger Inflationsausgleich und effektive Entlastung für Pendler sowie Geringverdiener wirken. Studien hätten zudem die Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf den ÖPNV durch das Neun-Euro-Ticket belegt und dies sei auch beim Deutschlandticket ersichtlich. Die Finanzierung scheitere nicht an den Möglichkeiten, sondern am fehlenden politischen Willen. Als Finanzierungsquellen schlage man unter anderem eine stärkere Besteuerung derjenigen vor, die immense Übergewinne einführen und für die Klimakrise verantwortlich seien. Zudem stelle ein günstiger Ticketpreis insbesondere im ländlichen Raum einen massiven Mehrwert dar, sofern er mit einer echten Mobilitätsgarantie verknüpft werde. Damit würde eine bezahlbare und nutzbare Infrastruktur für alle geschaffen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/3658.

Berlin, den 10. Juni 2026

Isabel Cademartori
Berichterstatterin

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333