

Antrag F02: Nächster Halt: soziale Mobilitätswende - Deutschlandticket als Mittel zur sozialen Teilhabe

Laufende Nummer: 69

Antragsteller*in:	Jusos Vogelsberg
Status:	zugelassen
Sachgebiet:	F - Verkehr

Mit dem Deutschlandticket wurde ein bedeutender Schritt hin zu einer sozialen und klimagerechten Mobilitätswende eingeleitet. Als bundesweit gültiges, im Vergleich zu Monatskarten preiswertes Ticket vereinfacht es nicht nur das Tarifsysteem, sondern ermöglicht Millionen Menschen die unkomplizierte Nutzung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs. Es ist damit mehr als ein verkehrspolitisches Projekt: Es ist ein Instrument sozialer Teilhabe.

Gerade für Menschen mit geringem Einkommen, für Auszubildende, Studierende, Schüler*innen, alte Menschen und Menschen mit Beeinträchtigung eröffnet das Deutschlandticket neue Möglichkeiten der Mobilität – und damit der gesellschaftlichen Teilhabe. Doch damit dieses Potenzial voll ausgeschöpft werden kann, muss das Modell konsequent weiterentwickelt und gezielt sozial ausgestaltet werden. Unterschiedliche Preise für Sozialtickets, zu wenige Jobticket-Angebote, fehlende Planungssicherheit, sowie finanzielle Belastungen der Verkehrsverbünde gefährden die langfristige Akzeptanz und Wirksamkeit des Tickets.

Auch regional bestehen Herausforderungen: Während das Deutschlandticket vor allem in Ballungsräumen stark genutzt wird, bleibt das Angebot im ländlichen Raum vielerorts unzureichend, um eine echte Alternative zum Individualverkehr zu bieten. Ohne zusätzliche Investitionen in Infrastruktur, bedarfsgerechte Angebote und vernetzte Mobilitätsformen droht eine soziale Schieflage – und damit das Scheitern einer Mobilitätswende, die alle Menschen mitnimmt.

Eine Erhöhung des Ticketpreises, ohne Verbesserungen auf der Angebotsseite durch ein zukunftsfähiges Investitionskonzept lässt sich nicht legitimieren. Finanzielle Schwierigkeiten der Verkehrsverbünde durch ausbleibende Nutzer*innenfinanzierung müssen angegangen werden, doch eine mögliche Preiserhöhung ab 2029 sollte dringend in Bezug auf soziale Teilhabe und gesellschaftlicher Akzeptanz evaluiert werden. Unser Ziel bleibt ein kostenloser ÖPNV + SPNV für alle. Bis dahin setzen wir uns für konkrete Verbesserungen ein, die Mobilität gerechter, ökologischer und zukunftsfähiger machen.

Nur wenn Mobilität bezahlbar, barrierefrei und flächendeckend zugänglich ist, wird sie zu einem echten Teilhabeversprechen – das Deutschlandticket kann hierfür der Schlüssel sein, wenn es mutig und solidarisch weiterentwickelt wird.

Aus diesem Grund haben wir folgende Forderungen:

1. Eine Anpassung der Tarifstruktur durch die Verkehrsverbünde, um das Angebot auszuweiten und mehr Nutzer*innen zu gewinnen.
 - a. Die Beendigung des bundesweiten „Flickenteppichs“ bei Sozialtickets, indem ein einheitliches Sozialticket für alle Empfänger*innen und Niedrigverdiener*innen von Sozialleistungen eingeführt wird. Die genaue

Preisgestaltung soll in Zusammenarbeit mit Sozialverbänden und Verkehrsverbänden erfolgen.

- b. Die Bundesregierung soll Anreize schaffen, um die flächendeckende Einführung des Deutschlandtickets als Jobticket in Unternehmen zu steigern.
 - c. Die Einführung eines kostenlosen Deutschlandtickets für Schüler*innen als besonders von Mobilitätsarmut betroffene Gruppe, um allen Kindern und Jugendlichen soziale Teilhabe unabhängig von ihrem Elternhaus zu erleichtern.
 - d. Anpassungen im Abo Modell
 - ii. Preisnachlässe für Jahresabonnements
 - ii. Option, das Deutschlandticket als Einzelfahrkarte ohne Abo-Modell buchbar zu machen
 - iii. Flächendeckende Machbarkeitsstudien in strukturschwachen Regionen.
 - iv. Modellartige On-Demand Verkehrskonzepte je nach Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsdichte, um eine Übernahme in Regionen mit ähnlichen Grundvoraussetzungen zu erleichtern und das bestehende Angebot bedarfsgerecht zu ergänzen.
 - ☒. Eine kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern.
2. Eine perspektivische Planungssicherheit für alle Akteure und Transparenz in der Preisgestaltung.
 - a. Die angekündigte Schrittweise-Erhöhung des Nutzer*innenfinanzierungsanteils ab 2029 darf kein Rückschritt in Bezug auf soziale Teilhabe sein, weshalb evaluiert werden muss, inwiefern eine Erhöhung auch in Bezug auf eine gesellschaftliche Akzeptanz überhaupt sinnvoll ist.
 - b. Die Verkehrsverbände müssen finanziell weiter entlastet werden, um Spielräume für Investitionen zu bieten und Stellenabbau zu verhindern.
 - c. Eine Finanzierungsperspektive für das Deutschlandticket als Semesterticket und eine Angleichung dieser Konditionen auch für Auszubildende.
 3. Die Erarbeitung eines Investitionskonzepts für den Schienenverkehr durch eine Fachkommission.
 - a. Eine Verbesserung des ÖPNV + SPNV-Angebots in ländlichen Regionen unter anderem durch:
 - Ⓑ. Der Ausbau des Angebots durch Investitionen und die Finanzierung günstiger Ticketpreise dürfen sich nicht ausschließen.
 4. An dem End-Ziel eines kostenlosen ÖPNVs wird weiterhin festgehalten.

Begründung

Mündlich.