Befürwortung des Deutschlandsemestertickets

Die BuFaK WiWi befürwortet den Erhalt des Deutschlandsemestertickets aufgrund signifikanter positiver Effekte auf soziale Teilhabe von Studierenden und auf die Klimabilanz. Das Ticket muss jedoch auch in Zukunft für die gesamte Studierendenschaft bezahlbar bleiben.

Das Ticket führte nach Einführung zu einer begrüßenswerten Verlagerung von Autoverkehr auf den ÖPNV und trägt erheblich zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor für die Bevölkerungsgruppe der Studierenden bei. Dabei wird es durchschnittlich als komfortabler und nützlicher als zuvor bestehende Ticketmodelle bewertet.[1] Die Effekte des Tickets wirken zudem über die Studienzeit hinaus, weil sich nachhaltige Verhaltensmuster junger Erwachsener dauerhaft prägen.[2]

Aktuell ist das Deutschlandsemesterticket preislich mit 60% des Preises am Deutschlandticket gekoppelt. Es gilt für alle Studierenden teilnehmender Hochschulen nach dem Solidarmodell. Da der Preis des Deutschlandtickets jährlich steigt, steigt auch der Preis des Deutschlandsemestertickets kontinuierlich mit, konkret um 18,3%, bzw. um 32,40€ im Semester 2025 und 8,6%, bzw. um 18€ im Semester 2026. Für die Zukunft ist geplant, den Betrag an einen Kostenindex zu koppeln, sodass das Ticket jedes Jahr automatisch teurer wird. Gleichzeitig lebt circa ein Drittel aller Studierenden in prekären Einkommensverhältnissen und ist teils auf BAföG angewiesen. [3] Der BAföG-Grundbedarf ist in den letzten Jahren nicht gestiegen und wird geplant erst ab 2029 an die Grundsicherung angeglichen.[4] Studierende werden dadurch gezwungen, einen immer höheren Anteil ihres Budgets für Mobilität auszugeben. Dieser Zustand ist nicht hinnehmbar, deshalb fordert die BuFaK WiWi, den Preis des Deutschlandsemestertickets an das Preisniveau des BAföG-Grundbedarfs zu koppeln. Das heißt, dass der Preis konstant gehalten werden muss, so lang die BAföG-Grundsicherungspauschale nicht erhöht wird.

Die Entscheidungen zur Entwicklung des Deutschland- und Deutschlandsemestertickets werden in der Verkehrsministerkonferenz der Länder getroffen. In diesem Gremium gibt es momentan keine studentischen Interessenvertreter:innen, auch nicht in beratender Funktion. Wir fordern eine verpflichtende Partizipation studentischer Mitglieder bzw. einen studentischen Beirat für Entscheidungen.

Leihräder, wie sie in vielen Hochschulstädten angeboten werden, sind oft eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV, insbesondere zur Bewältigung der “letzten Meile”. Wir empfehlen, solche Bike-Sharing Angebote wenn möglich seitens der zuständigen lokalen Institutionen ins Deutschlandsemesterticket hinein zu verhandeln, sodass Leihräder ohne Zusatzkosten oder stark vergünstigt genutzt werden

könnten.Des Weiteren fordern wir, dass an allen Hochschulen in Baden-Württemberg eine Urabstimmung unter den Studierenden zur Einführung des vollsolidarischen Deutschlandsemestertickets abgehalten werden soll. In Baden-Württemberg existiert an vielen Hochschulstandorten nur die Option, ein “D-Ticket JugendBW” zu kaufen, was deutlich teurer und nur bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres zu erwerben ist.

[1] [1] Sykora, H. (2025). Das Deutschlandsemesterticket - Auswirkungen auf nachhaltige Mobilität von Studierenden. doi.org/10.13140/RG.2.2.13287.61602

[2] [2] Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., & Lanzendorf, M. (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. Journal of Transport Geography, 46, 151–163

[3] [3] Anbuhl, M. (2023). DSW: Soziale und wirtschaftliche Lage der Studierenden - Studierendenwerk Aachen. Abgerufen am 26.9.2025 https://www.studierendenwerk-aachen.de/de/aktuelles/beitrag/dsw-soziale-und-wirtschaftliche-lage-der-studierenden.html

[4] [4] Szent-Ivanyi, T. (2026). Neuer Höchstbetrag: Bis zu 563 Euro für Studierende. rnd. Abgerufen am 16.05.2026 https://www.rnd.de/politik/bafoeg-reform-beschlossen-studierende-bekommen-bis-zu-563-euro-ab-2029-T3ZFKNZAWBGJTDX222OJBZVQQA.html