

Forderungen zur zukünftigen Gestaltung des Deutschlandtickets

1. Einführung des „Deutschlandticket Regional“ für 29 Euro/ Monat

Deutschland wird in Regionen aufgeteilt, die ein oder mehrere Bundesländer umfassen, also zum Beispiel Bremen-Niedersachsen, Hamburg-Schleswig-Holstein, Berlin-Brandenburg, Baden-Württemberg, Bayern etc..

2. Einführung der „Deutschlandticket Erweiterung“ für 10 Euro /Monat/ Region

Für je weitere 10 Euro im Monat können bis zu zwei Regionen hinzugebucht werden. Damit bekommen Fahrgäste für 49 Euro im Monat zwar weniger als bisher, dafür sinkt aber der Einstiegspreis deutlich.

3. Der Preis für das bisherige bundesweite Deutschlandticket steigt auf 79 Euro/ Monat

4. Sinnvolle Erweiterungen und Änderungen der Bedingungen des Deutschlandtickets

Wer bereit ist, das Deutschlandticket als (Halb)Jahresticket zu buchen, bekommt wahlweise, regional zusätzliche Leistungen, anstelle einer Ermäßigung. Dies betrifft zum Beispiel eine kostenlose Deutschlandticketerweiterung (siehe 2), kostenlose Fahrradmitnahme sowie Mitnahme von Kindern oder einer weiteren Person zu bestimmten Zeiten.

5. Förderbedingungen müssen kompatibel zu regionalen Tarifexperimenten sein!

Die Förderlogik des Deutschlandtickets muss regionale Tarifexperimente erlauben und befördern. Das heißt, die Fördermittel des Deutschlandtickets müssen erhalten bleiben, wenn Städte/Regionen umlagefinanzierten oder kostenlosen Nahverkehr einführen, der zusätzliche Maßnahmen zum Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur und des Angebots vorsieht.

6. Für mehr Kund*innenfreundlichkeit und digitale Barrierefreiheit

Das Deutschlandticket muss kund*innenfreundlicher werden. Das heißt, es sollte künftig als gleitendes Ticket angeboten werden und die Kündigungsfrist bis zum vorletzten Werktag der Monatsfrist gelten. Ferner sollte es weiterhin als Chipkarte erhältlich sein. Bei Ausfall des Smartphones muss die Fahrtberechtigung vom Kontrollpersonal direkt online geprüft werden können.

Begründung:

1. Einer der Konstruktionsfehler des Deutschlandtickets besteht darin, dass es in großem Maße in den Sommermonaten und an Wochenenden dazu ermutigt, als Fernverkehrsersatz verwendet zu werden. Es werden zusätzliche Fahrten auf langen Distanzen unternommen, die ohne das Deutschlandticket nicht stattgefunden hätten. Dies ist nicht im Sinne der Verkehrswende und auch nicht im Sinne der Verkehrsunternehmen. Die Folge sind volle oder überfüllte Züge und Bahnhöfe. Dies trägt nicht dazu bei, die Bahn als Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Stammkund*innen, insbesondere regionale Pendler*innen, werden damit verprellt. Für mobilitätseingeschränkte Menschen, die besonders auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen sind, wird das Reisen erschwert. Auch das Personal wird durch diese Situation teilweise sehr belastet.

2. Bei der Einführung des Deutschlandtickets haben zahlreiche gesellschaftliche Gruppen eine Vergünstigung gefordert, weil es für Menschen mit geringem Einkommen immer noch zu teuer sei. Die Erfahrungen mit dem 9 Euro-Ticket haben gezeigt, dass diese Forderung aus ökologischer und verkehrspolitischer Sicht nicht wünschenswert ist, weil das Netz, Wagenmaterial und Personal den daraus resultierenden Belastungen auf Dauer nicht standhalten würden. Wir halten es dennoch für wichtig, dass der ÖPNV als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge allen Menschen für Alltagsfahrten zu einem günstigen Preis zur Verfügung steht. Der ÖPNV sollte hier auf unkomplizierte Art zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben beitragen. Ein Recht auf unbegrenzte, bundesweite, extrem günstige Freizeitfahrten, wie es hier quasi gefordert wird, lehnen wir aber eindeutig ab. Soziale Schief lagen, können nicht allein durch tarifliche Maßnahmen gelöst werden.

3. Die Einführung eines Deutschlandtickets Regional kommt den oben genannten Forderungen entgegen, in dem der Einstiegspreis für günstige Nahverkehrsmobilität deutlich gesenkt wird. Die Preiserhöhung für das bundesweite Ticket reduziert gleichzeitig die oben geschilderten Belastungen. Für die Alltagsmobilität dürften die meisten Nutzer*innen mit einem regionalen Deutschlandticket und ggf. entsprechenden Erweiterungen mehr als zufrieden sein. Für regionale Pendler*innen und Menschen mit geringem Einkommen dürfte die Attraktivität des Tickets deutlich steigen bzw. das Ticket überhaupt erst leistbar werden. Zusammen mit der Möglichkeit der Erweiterung ist das Ticket weiterhin auch für Freizeitaktivitäten attraktiv. Der durch das Deutschlandticket induzierte, zusätzliche Freizeitverkehr, der in den Sommermonaten und an Wochenenden zu einer besonders hohen Auslastung der Bahn führt, sollte durch den höheren Preis etwas eingeschränkt werden.

4. Für die Verkehrsunternehmen ist eine Kund*innenbindung wichtig. Dazu fehlt es bisher an echten Anreizen: Man setzt hier eher auf die Abofalle als das Jahresticket gegenüber dem Monatsticket zu vergünstigen. Wenn dies aus finanziellen Gründen nicht möglich ist, schlagen wir vor, dass Anreize geschaffen werden, wenn das Deutschlandticket (regional) mindestens für 6 oder 12 Monate beim gleichen Verkehrsunternehmen gekauft wird. Die Verkehrsunternehmen können dies mit Mitnahmeregelungen, kostenloser Fahrradmitnahme, kostenloser Nutzung von Radstationen oder Vergünstigungen bei der Nutzung von Verleihsystemen verknüpfen.

5. Die Zuständigkeit für den Nahverkehr liegt weiterhin bei den Ländern und Kommunen. Daher müssen die Förderrichtlinien des Deutschlandtickets so gestaltet werden, dass sie regionale Tarifexperimente fördern und nicht behindern. Es muss z.B. möglich sein, dass regional kostenloser oder umlagefinanzierter Nahverkehr eingeführt wird, ohne dass die Fördermittel dann gekürzt werden oder ganz wegfallen. Ferner soll es Rabatte auf das Deutschlandticket geben, wenn sich eine Kommune dafür entscheidet, für alle oder eine Gruppe von Einwohnenden (z.B. Minderjährige, Schüler*innen oder Senior*innen) das Deutschlandticket zu kaufen. Die Rabatte sollen höher ausfallen, wenn die Umlage auch für den Ausbau von Nahverkehrsinfrastruktur erhoben wird.

6. Die bisherige Bindung des Deutschlandtickets an den Kalendermonat und die frühe Kündigungsfrist zum 10. des Vormonats entspricht nicht den Bedürfnissen vieler Nutzer*innen und sorgt nur für Verärgerung. Daher sollte es zukünftig flexibler, als gleitendes Ticket, mit der Möglichkeit kurzfristiger Kündigung angeboten werden. Der Smartphone-Zwang schafft für Teile der Bevölkerung eine zusätzliche Barriere und ist nicht inklusiv. Daher sollte das Deutschlandticket weiterhin als Chipkarte und als Papierticket mit QR-Code ohne den Zwang zur Angabe von Emailadresse oder Handynummer erhältlich sein. Bei einem Ausfall des Smartphones sollte die Last für den Nachweis einer Fahrtberechtigung nicht einseitig bei den Fahrgästen liegen. Die Verkehrsunternehmen sollten dazu verpflichtet werden, beim Ausfall des Smartphones, direkt online, durch die Angabe von personenbezogenen Daten, die Existenz eines gültigen Tickets prüfen zu können.