

ÖFFENTLICHEN VERKEHR AT- TRAKTIVER MACHEN

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) zur Anhörung im Verkehrsausschuss am 12.12.2022 zum Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes.

6. Dezember 2022

Impressum

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

mobilitaet@vzbv.de

INHALT

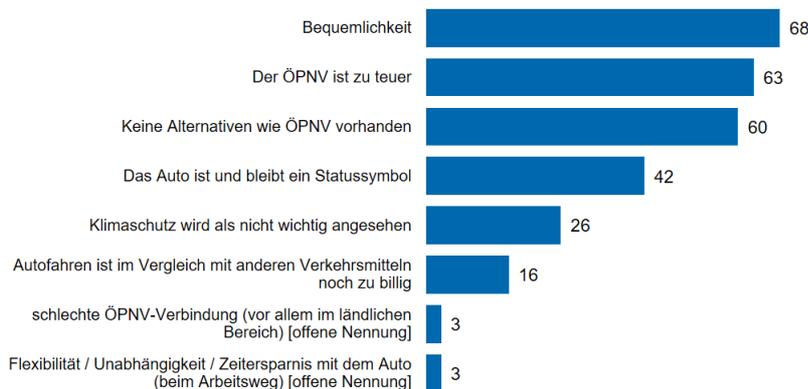
I. ZUSAMMENFASSUNG	3
II. FORDERUNGEN IM EINZELNEN	5
1. ÖPNV-Betrieb kurzfristig sichern, Weichen für langfristigen Ausbau stellen	5
2. Qualitätskriterien und Kundenzufriedenheit als Basis künftiger ÖPNV-Planung- und -Finanzierung	5
3. Deutschlandticket muss einfach, diskriminierungsfrei und bezahlbar sein	7
3.1 Für ein bundesweites 19-Euro-Sozialticket.....	7
3.2 Keine Abopflcht beim Deutschlandticket.....	8
3.3 Diskriminierungsfreien Zugang sicherstellen	8
3.4 Preismoratorium für ÖPNV-Tickets	8
3.5 Berücksichtigung des Deutschlandtickets bei Bahnfernreisen	9
3.6 Stärkungen der Fahrgastrechte.....	10
3.7 Beibehaltung von Mitnahmeregeln	10

I. ZUSAMMENFASSUNG

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) steht vor vielen Herausforderungen. Jedoch bieten sich auch eine Vielzahl an Chancen. Die immensen Energiepreissteigerungen infolge des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine verteuern den Betrieb von Bus und Bahnen. Die steigenden Kosten für Kommunen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dürfen in keinem Fall zu einer Reduzierung des derzeitigen Angebotes führen. Im Gegenteil, das Angebot muss erweitert und die Qualität erhöht werden. Denn die Bundesregierung hat sich im aktuellen Koalitionsvertrag¹ dazu verpflichtet, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr deutlich zu steigern. Verbraucher:innen erwarten einen leistungsfähigen ÖPNV, besonders vor dem Hintergrund, dass sie für den Klimaschutz auf Autofahren verzichten können müssen. Eine aktuelle Umfrage des vzbv zeigt, dass neben Bequemlichkeit die Preise im ÖPNV und die schlechte Anbindung als Hinderungsgründe gesehen werden, weniger Auto zu fahren.²

HÜRDEN UND ANREIZE FÜR KLIMASCHONENDERES VERHALTEN

Die Befragten denken mehrheitlich, dass zu hohe ÖPNV-Preise (63 Prozent) und mangelnde Alternativen (60 Prozent) viele Menschen aktuell noch daran hindern, weniger Auto zu fahren.



Basis: 1.000 Teilnehmer:innen einer Online-Befragung ab 18 Jahren; Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich
Frage: „Was glauben Sie, hindert aktuell noch viele Menschen in Deutschland daran, weniger Auto zu fahren?“

Ein günstiger Ticketpreis ist für viele Verbraucher:innen ein wichtiger Grund für die Nutzung von Bus und Bahn. Jedoch spielen ein einfaches Tarifsystem, ein attraktives und leistungsstarkes Angebot oder pünktliche und somit verlässliche Verbindungen eine

¹ Mehr Fortschritt wagen; Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP; <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1> (Zugriff am 01.12.2022)

² Umfrage im Auftrag des vzbv (11/2022): Verbraucherbereitschaft zu klimaschonendem Konsum und Einstellungen zu wahren Preisen; https://www.vzbv.de/sites/default/files/2022-11/22-11-24_Umfrage%20Charts%20final_Ver%C3%B6ffentlichung.pdf (Zugriff am 01.12.2022)

mindestens ebenso wichtige Rolle.³ Bei der Diskussion um das Deutschlandticket muss deswegen stets auch die infrastrukturelle und angebotsseitige Weiterentwicklung des ÖPNV mitgedacht werden. Ein günstiges Ticket ohne korrespondierendes Angebot das überzeugt, bringt Verbraucher:innen und dem Klimaschutz wenig.

Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel um eine Milliarde Euro ab 2022 und eine stärkere Dynamisierung ab 2023 ist für den Erhalt des aktuellen ÖPNV-Angebotes notwendig und wird deswegen vom vzbv begrüßt. Eine langfristig auskömmliche Finanzierung, die nicht nur den Status Quo wahrt, sondern einen Ausbau ermöglicht, um die politischen Ziele des Fahrgastzuwachses zu erreichen, ist notwendig. Der derzeit zwischen Bund und Ländern erarbeitete Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV muss die entsprechenden Anreize und Rahmenbedingungen schaffen. Öffentliche Gelder müssen stärker nach den Erfolgen am Fahrgastmarkt und der Angebotsqualität verteilt werden. Der vzbv fordert bereits seit 2010, dass Bundesländer, die ihre Mittel effizient verwenden, Taktfahrpläne umsetzen, Strecken reaktivieren und so viele Fahrgäste gewinnen, belohnt werden sollten.⁴ Der Ausbau- und Modernisierungspakt nimmt diesen wichtigen Aspekt einer effizienten Mittelverteilung auf. Es ist mehr als überfällig, dass ein Zielbild für den ÖPNV 2030 formuliert und die Zielerreichung mittels eines Monitorings der Entwicklung geeigneter Kennzahlen quantifiziert wird. Der vzbv begrüßt, dass endlich ein bundesweit einheitliches Konzept zur Sicherung eines Mindestbedienstungsstandards auf der Grundlage raum- und siedlungsstruktureller Gegebenheiten und der damit einhergehenden Verkehrsströme entwickelt werden soll. Die Politik steht dabei vor der nicht einfachen Aufgabe, die Anforderungen der Daseinsvorsorge, des Klimaschutzes und des effizienten Mitteleinsatzes so optimal miteinander zu verbinden, dass mit den eingesetzten, begrenzten Finanzmitteln für die Kund:innen der größte Nutzen entsteht. Um diese wichtige Reform zum Erfolg zu führen, müssen Vertreter:innen der heutigen und zukünftigen Nutzer:innen an der Erarbeitung des Ausbau- und Modernisierungspakets beteiligt werden.

Um den ÖPNV kurz-, aber auch langfristig zu stärken und attraktiv für Verbraucher:innen zu machen, sieht der vzbv folgende Punkte als essentiell an:

- ❖ Neben der Bereitstellung zusätzlicher Mittel, um den ÖPNV in Anbetracht der derzeitigen Situation leistungsfähig zu halten, muss auch ein langfristiger Finanzierungsrahmen für den Ausbau des Nahverkehrs beschlossen werden.
- ❖ Die Finanzierung des ÖPNV muss an verbindliche Mindestreichbarkeits- und Qualitätsstandards sowie ein unabhängiges, institutionelles Qualitätsmonitoring zur bedarfsorientierten Steuerung des Nahverkehrs gekoppelt werden.
- ❖ Um die Anforderungen der Verbraucher:innen und die Interessen der Fahrgäste in die Ausgestaltung des Deutschlandtickets und in den Modernisierungspakt einbringen, aber auch geeignete Lösungen ausführlich diskutieren zu können, muss begleitend ein Runder Tisch unter Beteiligungen von Fahrgast- und Verbraucherverbänden sowie anderen Vertreter:innen der Zivilgesellschaft eingerichtet werden.

³ Ergebnisse einer Umfrage im Auftrag des vzbv vom Dezember 2020; Quelle: https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2021/01/21/presentation_ergebnisse_umfrage_oev-final.pdf

⁴ Hintergrundpapier des Verbraucherzentrale Bundesverbandes (2010): Der Schienenverkehr braucht klare Ziele, mehr Transparenz und Wettbewerb, eine effektive Regulierung sowie eine wirksame Verbrauchervertretung; https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/schienenverkehr_hintergrundpapier_2010.pdf (Zugriff 30.11.2022)

- ❖ Das Deutschlandticket muss an den Erfolg des 9-Euro-Tickets anknüpfen und die Hürden zur Nutzung des ÖPNV nachhaltig absenken.

II. FORDERUNGEN IM EINZELNEN

1. ÖPNV-BETRIEB KURZFRISTIG SICHERN, WEICHEN FÜR LANGFRISTIGEN AUSBAU STELLEN

Der Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes sieht in der Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2022 und einer stärkeren Dynamisierung ab 2023 die Notwendigkeit dem System finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, „damit der ÖPNV mindestens auf dem bestehenden Niveau seinen Beitrag zur Verkehrswende und bei der Erreichung der Klimaschutzziele leisten kann“.⁵ In Anbetracht der derzeitigen Herausforderungen, insbesondere einer hohen Inflation und auch perspektivisch hoher Energiekosten, wird dieses Ziel ausdrücklich begrüßt. Mit dem politischen Ziel des Fahrgastzuwachses ist eine Wahrung des Status Quo jedoch nicht ausreichend. Vielmehr sind ein weiterer Ausbau und zusätzliche Investitionen in den ÖPNV notwendig. Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel und eine stärkere Dynamisierung im vorgesehenen Maße können in der aktuellen Situation helfen. Der Bund und die Länder müssen jedoch zügig eine langfristig gesicherte und dabei die zukünftigen Bedarfe deckende Finanzierungsstrategie im ÖPNV auf den Weg bringen. Der sich derzeit in der Erarbeitung befindliche Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV muss dieses Ziel mitdenken. Dabei ist es aber wichtig, dass neben Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden auch Vertreter:innen der Zivilgesellschaft an dem Prozess beteiligt werden. Sollen die Rahmenbedingungen für den ÖPNV der Zukunft gestaltet werden, drohen ohne Verbraucher- und Fahrgastverbände die Bedürfnisse der Fahrgäste nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt zu werden. Der vzbv fordert deshalb die Einrichtung eines die Bund-Länder-Arbeitsgruppe begleitenden Runden Tisches im Bundesverkehrsministeriums.

Neben der Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Sicherstellung des laufenden Angebotes ist eine langfristig gesicherte Finanzierungsstrategie für den ÖPNV mit dem Ziel des Angebotsausbaus zu beschließen.

2. QUALITÄTSKRITERIEN UND KUNDENZUFRIEDENHEIT ALS BASIS KÜNFTIGER ÖPNV-PLANUNG- UND -FINANZIERUNG

Eine kurz- wie auch langfristig bessere finanzielle Ausstattung des Systems ÖPNV ist zwar wichtig, allein aber nicht ausreichend. Seit der Bahnreform 1996 stellt der Bund den Ländern aufgrund der Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie für investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Seit einigen Jahren steigen die Überweisungen an die Länder richtigerweise an, da die Bedeutung des (schienengebundenen) ÖPNVs für die Verkehrswende und für den sozialen Zusammenhalt erkannt wurde. Der Aufwuchs der Regionalisierungsmittel hat bisher jedoch nicht zu einer signifikanten Veränderung im modal split geführt. Betrug der Anteil des Schienenpersonenverkehrs und des öffentli-

⁵ Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes; BT-Drucksache 20/4684

chen Straßenpersonenverkehrs 2003 zusammengefasst noch 13,4 Prozent an der gesamten Personenverkehrsleistung, stieg er bis 2019 nur auf 14,5 Prozent.⁶ Ebenso liegt die Zufriedenheit der Verbraucher:innen mit dem Angebot und der Leistung des ÖPNV nach wie vor auf niedrigem Niveau und dabei deutlich unter der anderer Verkehrsmittel. Nur 34 Prozent geben an, gerne mit Bus und Bahn zu fahren.⁷ Das aktuelle Chaos auf der Schiene dürfte diese Werte noch weiter verschlechtern. Die Fahrgäste beklagen sich zu Recht über Zugausfälle, Verspätungen, fehlende Verbindungen und mangelhafte Informationen im Störfall. Das zunehmende Chaos scheint dabei nur die unübersehbare Spitze eines bahnproblematischen Eisberges zu sein, der weitere krisenhafte Zuspitzungen von Qualitätsproblemen offenbaren wird.

Aus diesem Grund sind öffentliche Mittel, die in den Nahverkehr fließen, an objektive Qualitätskriterien und ein unabhängiges Qualitätsmonitoring zu koppeln. Die im aktuellen Koalitionsvertrag⁸ beschlossene Einführung von „Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume“ ist der richtige Weg. Dies deckt sich mit der langjährigen Forderung des vzbv nach einem „Anschluss Mobilität“, der eine bundeseinheitliche Gewährleistungspflicht zur Sicherstellung von Mindestreichbarkeitsstandards im öffentlichen Personenverkehr fordert.⁹ Hier muss der Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV entsprechende Vorgaben setzen. Im Zwischenbericht zum Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV wird vorgeschlagen, mit Hilfe eines geeigneten Kennzahlensets ein Monitoring- und Steuerungsinstrument zu schaffen, um überhaupt eine Überprüfung des Zielbilds des ÖPNV in Deutschland 2030 möglich zu machen. Teil dieses Ziels soll explizit ein Angebotsausbau des ÖPNV sein, welcher unter anderem über die Etablierung von Mindestreichbarkeits- und -dienststandards erreicht werden soll.¹⁰ Dies ist aus Sicht des vzbv außerordentlich begrüßenswert. Die Vorschläge müssen in der weiteren Arbeit des Ausbau- und Modernisierungspakts konkretisiert und die Praktikabilität und Eignung als Instrument zur Verbesserung der ÖPNV-Angebots sichergestellt werden.

Der Ausbau- und Modernisierungspakt formuliert richtigerweise das strategische Ziel der Stärkung einer ÖPNV-Kultur. Gerade diese Messzahl darf nicht von den Unternehmen selber erhoben werden. Eine regelmäßige unabhängige Erhebungen zur Zufriedenheit von Kund:innen im ÖPNV, aber auch die Gründe für die Nicht-Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel von Verbraucher:innen, die Bus und Bahn (noch) meiden, müssen als zusätzliche Planungs- und Legitimationsinstrumente eingeführt werden. Ein unabhängiges Qualitäts- und Zufriedenheitsmonitoring ist ein wichtiger Schritt, um Fahrgastwünsche systematisch zu erheben und bei der Planung und Ausgestaltung

⁶ Umweltbundesamt: Modal Split der Verkehrsleistung im Personenverkehr einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs; https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/5_abb_modal-split-personenverkehr_2022-02-08.pdf (Zugriff: 01.12.2022)

⁷ Mobilität in Deutschland 2017: Beliebtheit der Verkehrsmodi Fahrrad, Auto, ÖPNV und zu Fuß; http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (Zugriff 01.12.2022)

⁸ Mehr Fortschritt wagen; Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP; <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1> (Zugriff am 01.12.2022)

⁹ Vzbv-Positionspapier (2021): „Mit einem „Anschluss Mobilität“ die Mobilität ohne eigenes Auto sichern“; https://www.vzbv.de/sites/default/files/2021-05/Positionspapier_O%CC%88ffentlicher%20Verkehr_Verbandsthema_Anschluss%20Mobilit%C3%A4t.pdf

¹⁰ Zwischenberichte der UAG 1, 2 und 3 der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Ausbau- und Modernisierungspakt im Öffentlichen Personennahverkehr; Anhang zur Beschlussammlung der Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober 2022: https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-10-12-13-vmk/22-10-12-13-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Zugriff: 01.12.2022)

von Verkehrsangeboten und weiteren Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen. Gleichzeitig können Verkehrsangebote und Dienstleistungen zielgerichtet umgesetzt, ineffektive Leistungen aufgedeckt und Fehlinvestitionen verringert werden. Somit erhalten Bund und Länder Aufschluss über die effiziente Verwendung der öffentlichen Mittel für den ÖPNV und Kommunen bekommen verlässliche Informationen, die für die politische Steuerung der kommunalen Verkehrsunternehmen notwendig sind. Somit werden langfristig die Qualität des Nahverkehrs verbessert und aufgrund einer stärkeren Bedarfsorientierung mehr Menschen in den klimaverträglicheren ÖPNV gebracht.

Objektive Qualitätskriterien und ein unabhängiges Qualitätsmonitoring sowie Mindestreichbarkeits- und -bedienstandards müssen eingeführt werden.

3. DEUTSCHLANDTICKET MUSS EINFACH, DISKRIMINIERUNGSFREI UND BEZAHLBAR SEIN

3.1 Für ein bundesweites 19-Euro-Sozialticket

Der Preis von 49 Euro für das bundesweite ÖPNV-Ticket (Deutschlandticket) wird viele bestehenden (Abo)Kunden des ÖPNV zwar finanziell entlasten. Für einkommensschwache Haushalte sind 49 Euro pro Monat jedoch nach wie vor zu hoch. Eine preisreduzierte Variante ist deshalb zwingend notwendig, um den ÖPNV dauerhaft für alle Einkommensgruppen nutzbar zu machen.¹¹ Der vzbv fordert, ein bundesweites „Sozialticket“ für 19 Euro pro Monat parallel zum 49-Euro-Ticket einzuführen. Der derzeitige Hartz-4-Satz für Verkehr liegt bei rund 40 Euro. Neben Fahrkarten sind aber auch weitere Aufwendungen, zum Beispiel für die Reparatur des Fahrrads, enthalten. Bei den Regelungen zu Sozialtickets gibt es in Deutschland einen Flickenteppich. Während es in einigen (ländlichen) Regionen gar kein vergünstigtes Ticket für Transfergeldempfänger:innen gibt, unterscheiden sich die Tickets in Bezug auf Reichweite, Bedingungen und Preis erheblich. So liegen die Preise in den Städten Berlin, Bremen, Weimar zwischen 23 und 28 Euro; in Nürnberg mit 15 Euro sogar darunter.¹² Der Berliner Senat plant die Absenkung der Kosten für das Sozialticket auf 9 bis 19 Euro für Januar bis März 2023.¹³ Keinesfalls darf ein bundesweites Sozialticket zu einer Erhöhung der Mobilitätskosten für ärmer Haushalte führen. Neben Empfänger:innen von Transfergeleistungen können auch für Personen, die trotz (Voll)Beschäftigung und ohne staatliche Leistungen kaum über die Runden kommen, 49 Euro jeden Monat zu viel sein. Für diesen Verbraucherkreis müssen Instrumente entwickelt werden, damit sie ein vergünstigtes Ticket erhalten können.

Ein Sozialticket für 19 Euro muss parallel zum Deutschlandticket eingeführt werden, um den ÖPNV dauerhaft für alle Einkommensgruppen nutzbar zu machen.

¹¹ Eine Untersuchung der Fachhochschule Erfurt kam zu dem Ergebnis, dass das 9-Euro-Ticket den Zugang zum Verkehrssystem und damit die Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe von Menschen mit geringen Einkommen wesentlich verbessert hat. Das Ticket ermöglichte für die Befragten vermehrte Sozialkontakte, mehr Aktivitäten außer Haus und eine verbesserte Erreichbarkeit von Angeboten der Daseinsvorsorge und führte damit insgesamt zu mehr Lebensqualität für einkommensschwache Menschen. Quelle: <https://www.fh-erfurt.de/news/detailansicht/studie-belegt-9-euro-ticket-staerkte-die-soziale-teilhabe-von-menschen-mit-geringen-einkommen> (Zugriff: 27.11.2022)

¹² VCD: Bezahlbarer ÖPNV durch Sozialtickets, <https://www.vcd.org/artikel/sozialtickets> (Zugriff: 30.11.2022)

¹³ Tagesspiegel: Preis „von 9 bis 19 Euro“ im Gespräch: Sozialticket soll in Berlin von Januar bis März abgesenkt werden, 06.10.2022 <https://www.tagesspiegel.de/berlin/von-januar-bis-marz-sozialticket-soll-abgesenkt-werden-8720392.html> (Abruf: 31.10.2022)

3.2 Keine Abopflcht beim Deutschlandticket

Eine Abopflcht für das Deutschlandticket, auch mit monatlicher Kündbarkeit, wird viele Verbraucher:innen abschrecken. Eine jährliche finanzielle Verpflichtung über 588 Euro ist für Personen, die finanziell nur von Monat zu Monat kalkulieren (können), ein Ausschlusskriterium. Zudem können für Verbraucher:innen in prekären finanziellen Situationen die für ein Abonnement bereits heute häufig durchgeführten Bonitätsprüfungen zum Ausschluss führen. Der Abozwang führt somit unweigerlich zu sozialer Exklusion.

Darüber hinaus passt ein Abo nicht in die Lebenswirklichkeit vieler Menschen. Personen, die nur saisonal den Nahverkehr häufiger nutzen, zum Beispiel im Winter, werden sich für kein Abonnement verpflichten. Die vorgeschlagene monatliche Kündbarkeit beim 49-Euro-Ticket muss so geregelt werden, dass die Fristen eine Kündigung bereits zum Ende des Monats des Erwerbs ermöglichen und mit einer Kündigung keine Sperre für ein neues Abonnement verbunden ist. Zudem muss die Kündigung bei digital erworbenen Tickets mit zwei Klicks einfach möglich sein. Seit dem 01. Juli 2022 haben Verbraucher:innen die Möglichkeit, kostenpflichtige Verträge, die sie auf einer Webseite abschließen können, über einen Button dort auch wieder zu kündigen.

Das Deutschlandticket muss ohne Verpflichtung für ein Abonnement monatlich kaufbar sein.

3.3 Diskriminierungsfreien Zugang sicherstellen

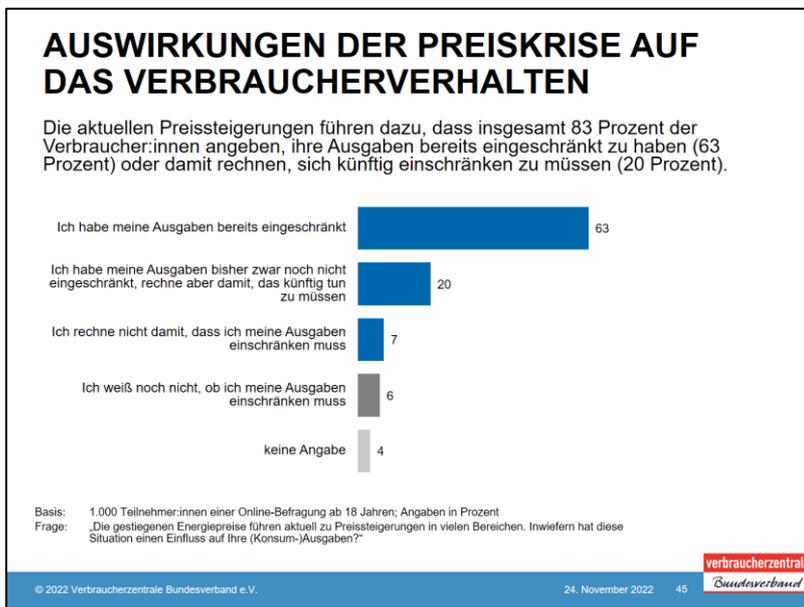
Ein rein papierloses, digitales 49-Euro-Ticket, so wie zwischen Bund und Ländern vereinbart, kann in letzter Konsequenz viele Menschen ausschließen. Dies betrifft nicht nur diejenigen, die kein Smartphone besitzen oder nicht die Möglichkeit haben, mit ihrem Smartphone Käufe zu tätigen. Auch eine komplizierte Onlinebestellung setzt für viele eine zu hohe Hürde und muss, insbesondere vor dem Anspruch des ÖPNV als Verkehrsmittel für alle, vermieden werden. Aus Gründen der Diskriminierungsfreiheit muss der Kauf an Schaltern oder Automaten deshalb uneingeschränkt ermöglicht werden. Die Nutzung von Leistungen der Daseinsvorsorge muss flächendeckend, diskriminierungsfrei und für alle zugänglich sein. Die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket haben gezeigt, dass dies für die Verkehrsunternehmen und -verbände umsetzbar ist und einen der Garanten für den Erfolg darstellte.

Der Erwerb des Deutschlandtickets muss an Schaltern und Ticketautomaten uneingeschränkt möglich sein.

3.4 Preismoratorium für ÖPNV-Tickets

Im Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 12. und 13. Oktober wird durch die Formulierung eines „Einführungspreis“ von 49 Euro für das Deutschlandticket deutlich, dass spätere Preiserhöhungen vorgesehen sind. Dies ist zwar prinzipiell vor dem Hintergrund einer allgemeinen Preissteigerung verständlich, führt aber zu einer Verunsicherung der Verbraucher:innen. Die Entscheidung auf den ÖPNV umzusteigen braucht auch in finanzieller Hinsicht Planungssicherheit, sonst wird niemand das Auto abschaffen. Vor dem Hintergrund, dass die Zahl der Verbraucher:innen, die sich finanzielle

Sorgen wegen der steigenden Energiepreise machen, deutlich anwächst und Verbraucher:innen ihre Ausgaben bereits eingeschränkt haben¹⁴, fordert der vzbv ein Preismoratorium für ÖPNV-Tickets - inklusive Deutschlandticket - bis zum Ende der Energiekrise. Mobilität darf kein Luxusgut werden. Ein bezahlbares Nahverkehrsticket muss soziale, kulturelle und wirtschaftliche Teilhabe für alle sichern.



Die Preise im ÖPNV dürfen bis zum Ende der Energiekrise nicht angehoben werden.

3.5 Berücksichtigung des Deutschlandtickets bei Bahnfernerreisen

Von einem bundesweit gültigen Nahverkehrsticket können auch Reisende des Eisenbahnfernverkehrs profitieren, da vor- beziehungsweise nachgelagerte Nahverkehrsfahrten abgedeckt sind. Dies muss Reisenden, insbesondere Kund:innen der Deutschen Bahn, jedoch auch einfach gemacht werden, indem der Besitz des Deutschlandtickets auf der Homepage der Deutschen Bahn beziehungsweise im DB-Navigator angegeben werden kann. Dies war während des 9-Euro-Tickets nicht der Fall und muss mit dem Deutschlandticket entsprechend eingeführt werden.

Ziel muss es sein, dass bei Verbindungsauskünften, wo mindestens eine Nahverkehrsstrecke Teil der Reise ist, zwar die komplette Verbindung angezeigt wird (Start- bis Zielhaltestelle), der angegebene Fahrpreis aber nur den Fernverkehrsanteil abdeckt. Wird ein entsprechendes Ticket gekauft, muss zudem auf dem Fahrschein/der Buchungsbestätigung ebenfalls die komplette Verbindung angegeben werden, auch wenn der Nahverkehrsanteil tariflich nicht berücksichtigt wurde. Dies ist wichtig für die Wahrung der Bahngastrechte. Sollten sich während der Reise aufgrund von Verspätung oder Zugausfall Entschädigungsansprüche gemäß Bahngastrechtereordnung ergeben, schützt nur ein durchgehendes Ticket die Reisenden. Etwaigen Plänen, nach denen Besitzer:innen des Deutschlandtickets bei Bahnfernerreisen auf dem Fahrschein nur der Fernverkehrsanteil ausgewiesen wird, ist somit entschieden entgegenzutreten. Das Deutschlandticket darf nicht zur Aushöhlung der europäischen Bahngastrechte führen.

¹⁴ Abbildung: Umfrage im Auftrag des vzbv (11/2022): Verbraucherbereitschaft zu klimaschonendem Konsum und Einstellungen zu wahren Preisen; https://www.vzbv.de/sites/default/files/2022-11/22-11-24_Umfrage%20Charts%20final_Ver%C3%B6ffentlichung.pdf (Zugriff am 01.12.2022)

Der Besitz des Deutschlandtickets muss bei der Buchung von Bahnfernreise berücksichtigt werden, ohne die Bahngastrechte auszuhöhlen.

3.6 Stärkungen der Fahrgastrechte

Die Fahrgastrechte für den öffentlichen Personenverkehr stellen schon heute eine Benachteiligung bestimmter Tickets dar. Für stark rabattierte Nahverkehrsfahrkarten wie das Schöne-Wochenend-Ticket gelten die europäischen Bahngastrechte nur sehr eingeschränkt. Auch für das 9-Euro-Ticket galten Ausnahmen, wie der Ausschluss der Nutzung höherwertiger Züge bei erwarteter Verspätung von mehr als 20 Minuten. Zudem griff die Bagatellgrenze für die Einreichung von Entschädigungsansprüchen beim 9-Euro-Ticket aufgrund des niedrigen Preises grundsätzlich. Das 49-Euro-Ticket darf nicht zulasten der Fahrgastrechte führen. Um das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des ÖPNV zu steigern, sollte eine bundesweite Kundengarantie, nach dem Vorbild der Mobilitätsgarantie Nordrhein-Westfalen, eingeführt werden.¹⁵

Eine bundesweite Kundengarantie im ÖPNV ist notwendig, um das Vertrauen in den Nahverkehr zu steigern.

3.7 Beibehaltung von Mitnahmeregeln

Die Mitnahme weiterer Personen abends oder am Wochenende oder die Übertragbarkeit des Tickets sind für viele Verbraucher:innen zusätzliche Anreize für den Kauf eines Monatstickets. Mitnahme- oder Übertragungsregeln laufender ÖPNV-Monatstickets dürfen bei einer Umwandlung in das Deutschlandticket nicht einfach wegfallen. Langjährige Kunden würden vor den Kopf gestoßen, wenn bewährte und gern genutzte Mitnahmeregeln wegfallen würden. Der Imageschaden für das Deutschlandticket wäre enorm.

Bestehende Mitnahme- und Übertragungsregeln von Monatsfahrkarten im ÖPNV müssen bei einer Umwandlung in das Deutschlandticket erhalten bleiben.

¹⁵ Die Mobilitätsgarantie NRW gewährleistet, dass wenn der Bus oder die Bahn mindestens 20 Minuten später an der Abfahrtschaltstelle abfährt als im Fahrplan angegeben oder komplett ausfällt, alternativ mit einem Fernverkehrszug (IC/EC oder ICE), einem Taxi oder einem Sharing-System (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing, On-Demand-Verkehr) gefahren werden kann. <https://www.mobil.nrw/service/mobigarantie.html> (Abruf: 31.10.2022)