

Fachinformation

Deutschlandticket: Ein Meilenstein für den ÖPNV

Das Deutschlandticket (D-Ticket) wurde am 1. Mai 2023 im Rahmen des dritten Entlastungspakets des Bundes eingeführt. Reisende können mit dem Deutschlandticket alle Busse und Bahnen des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs in ganz Deutschland nutzen. Es vereinfacht die Nahverkehrstarife, da die Monatskarte bundesweit anerkannt wird und Reisen über Landes- und Tarifgrenzen ermöglicht. Ziel ist, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu fördern, damit dauerhaft eine Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewirken und die Emissionen im Verkehrssektor zu senken.

Hintergründe zur Einführung

Im Sommer 2022 wurde zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger in der Energiekrise für einen Zeitraum von drei Monaten das 9-Euro-Ticket eingeführt. Der große Erfolg des Monatstickets hat gezeigt, dass ein attraktiver Preis und eine einheitliche, durchgängige Tarifzone im ÖPNV zu einer deutlichen Steigerung der Nachfrage führen können. Das D-Ticket gilt als Nachfolger des 9-Euro-Tickets und soll den ÖPNV dauerhaft attraktiver machen. Mehr als 11 Mio. verkaufte Abos lassen in der Startphase eine hohe Nachfrage erkennen.

Finanzierung

Die Einführung des D-Tickets wurde zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abo festgeschrieben. Um die Finanzierung bis einschließlich 2025 zu sichern, stellt die Bundesregierung in den Jahren 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Die Länder finanzieren das Ticket ebenfalls mit 1,5 Milliarden Euro pro Jahr. Etwaige Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen. In den Folgejahren 2024 und 2025 ist bisher kein Nachteilsausgleich vorgesehen. Das Gesetz soll zunächst befristet für drei Jahre gelten.

Eine Evaluation der verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen des D-Tickets ist für die Jahre 2023 und 2024 beabsichtigt. Zur Fortführung des D-Tickets über das Jahr 2025 hinaus muss ein erneutes Gesetzgebungsverfahren angestoßen werden.

Geltungsbereich und Rahmenbedingungen

Wo gilt das Ticket?

Das D-Ticket gilt bundesweit im ÖPNV. Dazu zählen unter anderem U- und S-Bahnen, Straßenbahnen, Trambahnen, Stadt- und Regionalbusse aber auch Regionalzüge (Interregio Express (IRE), Regional Express (RE), Regionalbahn (RB)). Das Deutschlandticket gilt zudem auf Fähren, wenn diese zum ÖPNV gehören wie beispielsweise in Hamburg oder in Berlin (über den Wannsee).

Wo gilt das D-Ticket nicht?

Das Ticket gilt nicht in Fernverkehrs-Zügen wie ICE, IC oder EC. Ausnahme ist die Strecke Rostock–Stralsund, auf der das D-Ticket auch im Fernverkehr gilt, wenn der benutzte Zug eine Nahverkehrsfreigabe hat.

Was sind die Rahmenbedingungen?

- Abo mit Gültigkeit im Kalendermonat
- Bis 10. des Monats zu kündigen
- Nicht übertragbar
- Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos mit
- 49€ ist der Einführungspreis, Preissteigerung erwartbar
- In einzelnen Bundesländern sowie einzelnen Verkehrsverbänden und -unternehmen bestehen spezielle Mitnahmeregelungen, Vergünstigungen oder Sonderoptionen für Senioren, Schüler, Azubis, Auszubildende sowie für Hunde und Fahrräder

Fahrgastrechte

Für Inhaber des D-Tickets ist es nicht möglich, dieses bei der Kombination von Regional- und Fernverkehr zu „verrechnen“ und weiterhin von den normalen Fahrgastrechten Gebrauch zu machen. Als normales Fahrgastrecht gilt u.a. der Anspruch auf Weiterreise mit geänderter Streckenführung und Entschädigung bei Verspätungen oder verpassten Anschlüssen. Wenn ein Fahrgast auf diesen Anspruch nicht verzichten will, muss er den Regionalanteil der Reise als Besitzer eines D-Tickets faktisch doppelt bezahlen. Im Sinne des Verbraucherschutzes und der Steigerung der Attraktivität des D-Tickets braucht es eine Lösung für dieses Problem. Mit einer Abfrage über den Besitz des D-Tickets beim Ticketbuchungsprozess könnten die Eisenbahnunternehmen das D-Ticket verrechnen, analog zur Abfrage BahnCard. Das D-Ticket müsste zusätzlich als Teil einer Durchgangsfahrkarte anerkannt werden, um die Fahrgastrechte zu stärken.

Integration der Fernbusse

Eine weitere Möglichkeit zur Steigerung der Attraktivität des D-Tickets bietet die Integration der Fernbusse. Im Streckensegment zwischen 50 und 300 km kommt der Fernbus der Gültigkeit von Regionalzügen hinsichtlich Entfernung und Geschwindigkeit gleich. Das Liniennetz der Fernbusse bindet zusätzliche Orte an den Regionalverkehr des D-Tickets an und sorgt damit für Entlastung bei den Regionalbahnstrecken.

Die Vorteile sind

- Weiterer Kaufanreiz für das D-Ticket mit Angebotsausweitung – gerade in Hinblick auf die Einschränkungen im Schienenverkehr durch die Generalsanierungen ab 2024.
- Durch die Umweltbilanz der Fernbusse können im Vergleich zur Pkw-Nutzung zusätzlich CO₂-Emissionen reduziert werden.

Herausgeber
ADAC e. V.
Ressort Verkehr
Hansastraße 19
80686 München

Ticketkontrollen

Zum Start des Deutschlandtickets kam es zu Problemen bei der Kontrolle. Das D-Ticket ließ sich teilweise nicht einlesen, sodass die Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe nur eine Fehlermeldung erhielten. Sollte es in Einzelfällen nach wie vor technische Schwierigkeiten bei der Kontrolle des D-Tickets durch die unterschiedlichen Systeme der deutschen Verkehrsbetriebe für Ausgabe und Erkennen geben, dürfen Verbraucherinnen und Verbraucher nicht die Leidtragenden sein.

Empfehlungen des ADAC

Um mehr Menschen für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen, ist nicht nur ein niedriger Preis ausschlaggebend. Die Attraktivität des ÖPNV ergibt sich vor allem aus einem dicht getakteten und verlässlich zur Verfügung stehenden Angebot in der Stadt und auf dem Land. Insbesondere in ländlich geprägten Gebieten ist eine deutliche Angebotserweiterung nötig, um Gleichwertigkeit herzustellen.

Eine Ausbau- und Modernisierungsoffensive für die ÖPNV-Systeme ist notwendig. Dazu zählen neben deutlicher Kapazitätsausweitung auch die Sanierung, Instandsetzung und der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Infrastrukturen.

Zur Steigerung der Attraktivität des D-Tickets sollten auch die Fernbusse auf Strecken zwischen 50 und 300 km in den Gültigkeitsbereich ab 2024 aufgenommen werden.

Bei der Kombination von Regional- und Fernverkehr sollten die Fahrgastrechte für Besitzer des D-Tickets verbessert werden. Zudem ist der Leistungsumfang des D-Tickets im Hinblick auf bestimmte Nutzergruppen über die Verkehrsverbände hinweg vergleichbar zu gestalten.

Wenn bei der Kontrolle des D-Tickets technische Probleme beim Einlesen des Tickets bestehen, darf das nicht zum Nachteil für den Kunden sein. Unverhältnismäßiger bürokratischer Aufwand zur nachträglichen Dokumentation ist zu vermeiden.